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

NR 2/2026
128
04
ISSN 1734-9311
9 771734 931601

POLSKI Caravaning

NOWA GRAND CALIFORNIA

NA REDAKCYJNYM TEŚCIE



A CO TY WIESZ O TLENKU WĘGLA?
KOMPLET INFORMACJI O CO

WIOSENNY DETAILING ZEWNĘTRZNY
I KAMPER JAK NOWY

SPAKOWANI W DROGĘ W IRAKU
CARAVANING Z WOJSKIEM W TLE

Bezpieczeństwo i wygoda w podróży!

DYNA**COOK**

CAMPER & YACHT

Płyta DynaCook X2 DOMINO to **nowoczesna** alternatywa dla klasycznych kuchenek gazowych. Rozwiązanie zaprojektowane z myślą o **wygodzie użytkowania w podróży** – doskonale sprawdzi się zarówno na jachcie, jak i w kamperze, gwarantując komfort gotowania w każdych warunkach.

Dzięki technologii **„gaz pod szkłem”** pozwala dodatkowo **zmniejszyć zużycie gazu nawet o połowę**, zapewniając realne **oszczędności**.



GAZ POD SZKŁEM

nawet do **50%** **DUŻA OSZCZĘDNOŚĆ** zużycia gazu

★★★★★ JAKOŚĆ I TRWAŁOŚĆ **KLASA PREMIUM**

UNIWERSALNE NASTAWIENIE GAZU

@gotowaniedynacook

www.dynacook.pl

eprasa.pl 3c6b150495

WN-CAMP
CENTRUM CARAVANINGU

We follow your dreams!

Autoryzowany dealer marek:

McLOUIS

WEINSBERG
Dein Urlaub!

malibu
a company of carthago



Lipnik k. Szczecina | Zachodniopomorskie

biuro@wncamp.pl | +48 728 769 638
serwis@wncamp.pl | +48 698 652 234

Paniówki k. Katowic | Śląskie

biuro.slask@wncamp.pl | +48 662 380 440
serwis@wncamp.pl | +48 698 652 234

www.wncamp.pl

eprasa.pl 3c6b150495

W numerze

PODRÓŻE 8 → 14

Kamperem do Iraku → **8**

KEMPINGI 16 → 25

STYL ŻYCIA 26 → 38

Wiosenna checklista caravaningowa → **26** | Historia żółtego autobusu → **30** | *Homo Camperis*; był sobie caravaningowiec → **36**

DOBRZE WIEDZIEĆ 39 → 51

A co ty wiesz o tlenku węgla? → **39** | Czwarta dyrektywa o prawach jazdy → **44** | Jak długo żyje wąż? → **50**

TARGI 52

WARSZTAT 54 → 64

Kamper prawie jak nowy → **54** | Izolacja bez słabych punktów → **60** Konwersja vana na kampervana → **62**

TEST 66 → 76

Nowa Grand California → **66** | Z Toyotą budujemy kempingowego vana → **72**

KAMPERY, PRZYCZEPY 77 → 97

PRZEGLĄD RYNKU 98 → 128

eprasa.pl 3c6b150495

POLSKI Caravaning

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

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

REDAKTOR
Krzysztof Dulny
krzysztof.dulny@warsztat.pl

DZIENNIKARZE
Marcin Turko
marcin.turko@polskicaravaning.pl

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

Dariusz Wołodźko
dariusz.wolodzko@goldnet.pl

Rafał Dobrowolski
rafal.dobrowolski@warsztat.pl

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

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

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

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

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

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

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

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

Sebastian Klauz
sebastian.klauz@goldman.pl

OPRACOWANIE GRAFICZNE
Wojtek Kamrowski
Arkadiusz Grzesiński

KOREKTA
Marek Kowalik

OKŁADKA
fot. Volkswagen Commercial Vehicles / Ingo Barenschee

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.



Z branżą automotive jest jak z modą. Globalny impet gospodarczy, który wymusza w branży tekstylnej nawet kilka premier kolekcji odzieży w ciągu roku, w motoryzacji odznacza się debiutami concept carów, liftingami modeli lub adaptacjami konstrukcyjnymi dyktowanymi przez częstość wydarzeń targowych. To pogoń za konkurencją, pogoń za wymaganiami gustów klientów, szybciej, bardziej ekonomicznie, jeszcze bezpieczniej, więcej elektroniki, w nowej palecie kolorów, nowa bryła... Ale nie w dziedzinie samochodów dostawczych. Tutaj branża caravaningowa jest bezpośrednio zależna od producentów furgonów i baz podwoziowych, a te nie podążają za potrzebą dorównania pięknem najnowszej wizji torebki Versace. Mają „wozić paczki". I w tym tkwi pewna bariera rozwojowa caravaningu. Producenci dysponują pewną dobrze znaną grupą pojazdów, do mdłości poznaną, konkretną gabarytowo. Trojaczki, TGE, Sprinter, Crafter, Transit i kilka urban vanów. To wszystko. Możliwości transformacji jest niewiele, więc producenci kamperów i kampervanów dwoją się i troją, wymyślając nowe koncepcje wnętrz czy malując kolejny, odmienny od poprzedniego wzór paska na budzie. Jeszcze rok–dwa lata temu premier konkretnych modeli pojazdów kempingowych było kilkanaście. W tym roku to już zaledwie kilka zmian aranżacyjnych, nowy kolor ścian, dodanie półeczki... a nawet zauważalna redukcja oferty do konkretnych modeli cieszących się największym zainteresowaniem klienta caravaningowego. Nie da się wymyślić koła na nowo, można więc śmiało powiedzieć, że w tym zakresie branża zderza się ze ścianą. Może jakiś nowy model dostawczaka? Gdzie tam. Tutaj praktyczność osiągnęła apogeum i od wielu lat podąża ścieżką najlepszego, optymalnego układu dla roboczego pojazdu dostawczego. Szalupą ratunkową byłaby tak oczekiwana zmiana tonażowa „4,25", otwierająca producentom nowe możliwości konstrukcji zabudów kamperów. Niestety pomimo upływu czasu nadal niewiele konkretów widać na horyzoncie. Rynek pojazdów użytkowych i powiązanych z nim aut kempingowych potrzebuje nowego konceptu.

Szymon Kwiatkowski

eprasa.pl 3c6b150495

IMIOLA
HAKPOL

ROZPOCZNIJ WIOSNĘ Z NAMI

Odwiedź nas na tagach i odkryj
nasze haki holownicze



Lokalizacja
Chojnata 23A,
96-111 Kowiesy,
Polska

Telefon
+48 46 831 73 31
+48 46 831 75 11

Strona internetowa
www.imiola.pl

Email
office@imiola.pl

eprasa.pl 3c6b150495



*Każdy klient przy zakupie modelu Nowa California może zakupić bagażnik rowerowy montowany na hak za 1 PLN brutto.

W zależności od wariantu i wersji zużycie paliwa wynosi od 6,5 l/100 km do 9,4 l/100 km, emisja CO_2 od 171 g/km do 213 g/km (na podstawie świadectw homologacji typu, dla cyklu mieszanego). Informacje na temat odzysku i recyklingu pojazdów znajdują się na stronie vwdostawcze.pl.



Droga do starożytnego miasta Hatra

KAMPEREM DO IRAKU

Opowieści z podróży

Jakie jest Wasze pierwsze skojarzenie, gdy myślicie o takim kraju jak Irak? Zakładam, że mogą to być słowa takie jak wojna, terroryści czy niebezpieczeństwo. Muszę przyznać, że w naszym przypadku tak właśnie było. Nie skłamię, jeśli powiem, że przed przekroczeniem granicy trzęsły nam się ręce, w oczach mieliśmy przerażenie, a na twarzach wypisane było jedno pytanie: „co my właściwie robimy?”. Bo przecież kto normalny wjeżdża kamperem do Iraku?

eprasa.pl 3c6b150495

Andrea Rząsa

Pod koniec 2024 r. spakowaliśmy naszego kampera i postanowiliśmy dojechać nim z Łodzi do Omanu. Nasz dzielny Fiat Ducato o imieniu Marchewa dowiózł nas na arabską pustynię, gdzie mieliśmy okazję zobaczyć Rajd Dakar. Dotarł też do Omanu, gdzie po raz pierwszy w życiu pływaliśmy w rajskich wadi. Z jego okien podziwialiśmy Burdż Chalifę w Dubaju, a po drodze wpadliśmy też na wyścig Formuły 1 w Bahrajnie. Założony plan został zrealizowany, tylko... pierwotnie nie planowaliśmy jechać przez Irak, lecz przez Iran. Dziś może się to wydawać dziwne, bo Iran obecnie brzmi jeszcze niebezpieczniej, ale w tamtym momencie wydawał się rozsądniejszym wyborem. Uwierzcie, niewielu podróżników wybierało wówczas tę trasę.

Nawet najlepsze plany mogą się zmienić

Plan przejazdu przez Iran upadł w momencie, gdy ktoś na grupie podróżniczej uświadomił nam, że granica tego kraju z Turcją znajduje się wysoko w górach, a przejazd w grudniu niemal na pewno jest zaśnieżony. Nasza 3,5-tonowa Marchewa mogłaby sobie zwyczajnie nie poradzić, więc woleliśmy nie ryzykować.

Na tej samej grupie padło pytanie: „A dlaczego nie jedziecie przez Irak?".

– No jak to dlaczego? Przecież tam jest niebezpiecznie.

– Przejechałam tamtędy już siedem razy. Dacie radę.

Zapadła cisza i spojrzeliśmy na siebie. Wtedy po raz pierwszy ta myśl przestała brzmieć jak szaleństwo.

Chaos na granicy

Na pewno znacie to bolesne i niepokojące uczucie stresu przed czymś ważnym. Dokładnie to samo



To my, Andrea i Kacper, czyli Spakowani w Drogę! W 2025 r. dojechaliśmy naszym samodzielnie przerobionym kampervanem aż do Omanu, udowadniając, że nie ma rzeczy niemożliwych. Zrobiliśmy ostatnio kolejną szaloną rzecz – złożyliśmy wypowiedzenia po dziewięciu latach pracy w naszych korporacjach i przeprowadzamy się do kampera. Dodatkowo przygotowujemy się właśnie do następnej dalekiej wyprawy, tym razem w kierunku Azji Centralnej, więc zapraszamy Cię do wspólnej podróży.



Żołnierze też chcieli robić sobie z nami zdjęcia



Charakterystyczny minaret w Samarze

eprasa.pl 3c6b150495



Nocleg pod wojskowym check-pointem



Wojsko = poczucie bezpieczeństwa

towarzyszyło nam, gdy nasze paszporty odjechały w samochodzie jakiegoś strażnika celnego, już po irackiej stronie. Nie wiadomo dokąd, nie wiadomo po co – właściwie nic nie było wiadomo, bo nikt nie mówił po angielsku.

Nasze paszporty krążyły z rąk do rąk. Najpierw jakiś groźnie wyglądający mężczyzna w mundurze, z papierosem w ustach, przepisywał z nich dane do wiz. Później poproszono nas o zdjęcia i pobranie odcisków palców na specjalnej maszynie. I wtedy pojawił się uśmiechnięty celnik, który wziął nasze paszporty, wskazał ręką kierunek i powiedział: „Window seven". Po czym wsiadł do samochodu i odjechał. Z naszymi dokumentami. W panice pobiegliśmy z powrotem do wcześniejszego urzędnika. Spojrzał na nas z irytacją i rzucił tylko: „Window seven, go". W tym okienku poproszono nas o dokumenty auta i kazano zapłacić 35 dol. Wtedy jeszcze nie wiedzieliśmy, że to obowiązkowe irackie ubezpieczenie OC, bo wszystko było w języku arabskim. Marchewą podjechaliśmy do kolejnej bramy, gdzie odbyła się kontrola kampera. Zaglądano do szuflad i szafek, rzucono okiem na szoferkę i wskazano kierunek do następnego budynku. I w końcu są – nasze paszporty i dopiero wyrobione wizy. Odetchnęliśmy z ulgą. Chwilę później usłyszeliśmy serdeczne: „Welcome to Iraq!". Uśmiech celnika, który to powiedział, był tak szeroki, że cały stres po prostu zniknął.

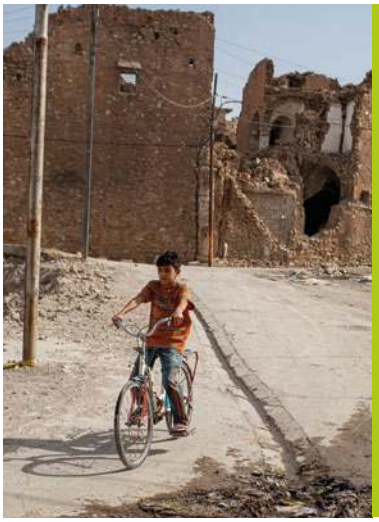
Sprawdzajcie na bieżąco warunki wjazdowe do danego kraju, bo mogą się one zmieniać z dnia na dzień. Początkowo wyrobienie wizy na granicy było możliwe, a gdy wracaliśmy, obowiązywała już tylko e-wiza wyrabiana przez internet. Przed przekroczeniem granicy warto wykupić eSIM z pakietem danych. Nawet 1 GB może pomóc w tłumaczeniu dokumentów, rozmów lub znalezieniu odpowiednich informacji.

Miasto, które przetrwało

Przyznajemy, że planując zwiedzanie Mosulu już pierwszego dnia pobytu w Iraku, nie zdawaliśmy sobie sprawy, jak dużym może to być błędem. Nie zdążyliśmy się jeszcze przyzwyczaić do tego, gdzie jesteśmy, jak



Ruiny starego miasta po wojnie z ISIS



Życie w Mosulu toczy się dalej

eprasa.pl 3c6b150495

wygląda otoczenie i jacy są ludzie, a już zaparkowaliśmy w samym centrum zniszczonego wojną starego miasta. Psychicznie nie byliśmy na to gotowi. Widok ruin, śmieci i żebrzących dzieci tak nas przytłoczył, że następnego dnia rano po prostu ruszyliśmy dalej.

Do Mosulu wróciliśmy dopiero w drodze powrotnej. Tym razem przygotowani – z wynajętym lokalnym przewodnikiem i odpowiednim nastawieniem. Pewnie pomyślicie, że skoro mieliśmy przewodnika, to było w tym coś z turystycznej komercji. W rzeczywistości było zupełnie inaczej. Turystów można tam policzyć na palcach jednej ręki. Dopiero wtedy się okazało, że była to jedna z najtrudniejszych wycieczek w naszym życiu, a to, co usłyszeliśmy i zobaczyliśmy, zostanie z nami już na zawsze.

Kojarzycie kadry z amerykańskich filmów wojennych, w których całe miasta są zrównywane z ziemią? Tak właśnie wygląda stare miasto w Mosulu. Gruz, zburzone ściany, śmieci i bezpańskie psy. Na budynkach widać napisy „safe", które oznaczają, że dane miejsce zostało oczyszczone z ładunków wybuchowych i jest względnie bezpieczne. Obecność lokalnego przewodnika dawała nam komfort, bo dzięki niemu nie czuliśmy się jak turyści szukający wrażeń, ale jak goście, którzy chcą poznać prawdziwe historie, by móc opowiadać je dalej. Historie mrożące krew w żyłach. O trudzie, śmierci i torturach. O dronach, rakietach i samochodach pułapkach. Tak jeszcze niedawno wyglądała rzeczywistość mieszkańców Mosulu, bo jeszcze w 2017 r. była to ich codzienność.

Mosul ma jednak dwa oblicza. To pierwsze: pełne ruin i bólu oraz drugie, które zaskakuje jeszcze bardziej: pełne nadziei, uśmiechu i... życia. Ludzie prowadzą normalny tryb życia, chodzą do pracy, na spacery, do restauracji, spotykają się, jeżdżą na rowerach. To ci sami ludzie, którzy jeszcze kilka lat temu przeżywali



Napis „SAFE" oznacza, że miejsce oczyszczono z niewybuchów



Najbardziej rozpoznawalny mural w Mosulu

horror we własnym mieście i zastanawiali się, czy dożyją jutra. A mimo to podchodzą do nas z pełnym zaufaniem. Witają się, częstują herbatą, kawą i cukierkami. Zachęcają, żeby spróbować świeżo mielonego sezamu w postaci pasty tahini. I nie chcą za to żadnych pieniędzy. Naciskamy, chcemy zapłacić – przecież nas na to stać, a im te kilka groszy na pewno się przyda. Odmawiają. Próbujemy ponownie, jeszcze raz... Dopiero za trzecim razem niechętnie przyjmują od nas kilka banknotów.

W islamie turysta jest traktowany jako osoba potrzebująca, a zapewnienie mu schronienia i pożywienia jest religijnym obowiązkiem. Dlatego tak ważne jest, aby wyczuć, co jest faktycznym zaproszeniem do wspólnego posiłku, a co jedynie wyrazem gościnności i życzliwości, niekoniecznie formalnym zaproszeniem do domu.

Jesteśmy dla nich atrakcją, namiastką podróży, której oni nigdy nie doświadczyli i być może nigdy nie doświadczą. Robią sobie z nami zdjęcia i mówią, że będą się chwalić w całej rodzinie, że mieli okazję poznać prawdziwych podróżników z Europy. A nam cisną się łzy do oczu, bo przecież jesteśmy takimi samymi ludźmi jak oni. I tak samo marzymy o podróżowaniu jak nasz 24-letni przewodnik Mustafa, który nigdy nie wyjechał z Iraku.

eprasa.pl 3c6b150495



Normalne życie na bazarze w Mosulu



Gościnność Irakijczyków jest nie do opisania



Najlepsza czekoladowa kawa, jaką piliśmy w życiu



Brama kontrolna przed wejściem do meczetu w Karbali

Z Mosulu wyjechaliśmy w ciszy. To właśnie w takich momentach zaczynamy doceniać, jak wielkie mamy szczęście, że urodziliśmy się w Europie. Że mamy jeden z najmocniejszych paszportów na świecie. Że możemy podróżować, dokąd tylko chcemy, i studiować tam, gdzie tylko sobie wymarzymy.

Warto pamiętać o tych wszystkich, wydawałoby się, oczywistych przywilejach, o których inni mogą jedynie marzyć.

Wojsko na ulicy

Zapewne zastanawiacie się, jak w praktyce wygląda sytuacja z bezpieczeństwem w Iraku. Po wjechaniu do tego kraju musieliśmy się przyzwyczaić do check-pointów, które pojawiały się na naszej trasie co 50–100 km. To duże bramy, przypominające trochę granice, ustawione przy głównych drogach, gdzie odbywają się kontrole policyjne lub wojskowe. Im bliżej ważnych punktów czy większych miast, tym jest ich więcej. W przypadku Irakijczyków sprawa jest dość prosta – okazanie dokumentu i można jechać dalej. U nas wyglądało to trochę inaczej.

Wyobraźcie sobie zdziwioną twarz żołnierza, który widzi polskie blachy... w Iraku. Najpierw zaskoczenie, potem szeroki uśmiech i dobrze znane nam już: „Welcome to Iraq!". A zaraz po tym pytanie, skąd jesteśmy. Odpowiadamy: „Bolanda", czyli po arabsku „Polska". I wtedy niemal zawsze słyszymy: „Lewandowski!". Piłka nożna to zdecydowanie najbardziej uniwersalny język świata.

Wcale to jednak nie oznacza, że jedziemy dalej bez problemów. Każą nam zjechać na bok i zabierają nasze paszporty do budynku obok, gdzie zazwyczaj urzęduje dopiero co wybudzony, ale wyższy rangą żołnierz. I zaczyna się przesłuchanie. „Co tu robicie? Dokąd jedziecie? Jaki jest wasz cel? Dlaczego nie macie dzieci?". Te same cztery pytania. Za każdym razem. Na koniec zdjęcia paszportów, telefon do jakiegoś „kolegi po fachu" (do dziś nie wiemy po co), szybka kontrola wnętrza kampera... i jesteśmy wolni. Na jednym check-poincie traciliśmy od 15 do 40 minut, więc podróżując po Iraku, trzeba się uzbroić w cierpliwość.

Na początku każda taka kontrola była dla nas stresująca, ale z czasem zaczęliśmy się przyzwyczajać. Widok pojazdów opancerzonych, karabinów i granatów przypiętych do mundurów przestał robić na nas wrażenie. Później zrozumieliśmy, że te wszystkie pytania są tak naprawdę dla naszego bezpieczeństwa. Dzięki nim dokładnie wiedzieli, gdzie jesteśmy, gdzie planujemy nocować i w którą stronę się przemieszczamy.

Warto też wiedzieć, że w Iraku nie można spać „na dziko", gdzie się chce. Nie ma tam tej wolności, którą znamy z Europy, a pojęcie kempingu właściwie nie istnieje. Jeżeli podróżujecie kamperem, to zakładam, że macie ten sam system, co my, czyli: zbliża się zachód słońca, patrzycie na mapę, gdzie ewentualnie przenocować, znajdujecie perfekcyjne i spokojne miejsce 30 km od głównej trasy na środku pustyni. I wtedy trafiacie na check-point, na którym pytają,

eprasa.pl 3c6b150495



Główna brama do meczetu

dokąd jedziecie. Tłumaczenie, że dom na kółkach, że bezpiecznie, że wszystko pod kontrolą, nie zadziała. Zapomnijcie o noclegu na dziko. Nikt się na to nie zgodzi. Każą jechać dalej do miasta, hotelu albo na strzeżony parking. Bo nikt nie weźmie odpowiedzialności za turystów z Europy, którzy postanowili sprawdzić, czy Irak jest bezpieczny... nocując samotnie na pustyni. Dlatego tak bardzo pilnowaliśmy, aby nie podróżować po tym kraju nocą i zawsze dojeżdżać do miejsca docelowego przed zachodem słońca.

Miejsc noclegowych szukajcie w aplikacji iOverlander. Tam znajdziecie wiele sprawdzonych hoteli lub strzeżonych parkingów, na których można spokojnie przenocować.

Tylko raz zdarzyła nam się sytuacja, gdy zastał nas wieczór, a planowane miejsce noclegowe okazało się po prostu średnie. Zapytaliśmy żołnierzy na check-poincie, czy możemy przenocować w ich okolicy. Zgodzili się bez problemu, więc zdecydowanie warto pytać.

Magia irackich świątyń

W Azji spędziliśmy łącznie 11 miesięcy, w szczególności w krajach, w których dominującą religią jest islam. I możecie nam wierzyć lub nie, ale największe wrażenie zrobiły na nas nie meczety w Emiratach czy Omanie, lecz te w Iraku. Bez komercji, bez turystów, tylko Irakijczycy pielgrzymujący do najważniejszych świątyń w szyickim islamie. Odwiedziliśmy trzy z nich: w Samarze, Nadżaf i Karbali. I choć jesteśmy raczej osobami, które unikają tłumów i niezbyt dobrze czują się w zatłoczonych miastach, ani trochę nie żałujemy czasu spędzonego w tych miejscach.

Aby dostać się do takiej świątyni, trzeba zostawić samochód na parkingu, bo do świętych miast można wejść wyłącznie pieszo. To także dobry moment, żeby przebrać się w długie spodnie i koszulę z długim rękawem, a dziewczynom polecam założenie chusty na głowę.

Pierwsza kontrola bezpieczeństwa – osobno dla mnie, osobno dla Kacpra. Przeszukują nas dokładnie i zabierają aparat oraz kamerę w depozyt. Przy drugiej kontroli najczęściej ubierają mnie już w czador. Zawsze proszę o pomoc Irakijki, bo samodzielne założenie go okazuje się nie lada wyzwaniem.



Przepiękne okolice meczetu w Nadżafie

eprasa.pl 3c6b150495

W świętych miejscach pamiętaj o odpowiednim ubiorze: długie spodnie i rękawy to podstawa, a kobiety muszą założyć czador, który można wypożyczyć za darmo przy wejściu do meczetu.

Dziś otoczenie irackich meczetów wspominam jako jedno z najpiękniejszych miejsc w Iraku. Czyste, kolorowe, autentyczne, z zachwycającą architekturą. Nawet ogromne tłumy wiernych przestają mi przeszkadzać. Po prostu gapię się na idealnie ułożone turkusowe kafelki na ścianach świątyni. Wszystko tu wydaje się perfekcyjne! Wydawałoby się, że najtrudniejsze już za nami, ale zwiedzanie wnętrz pełnych pielgrzymów okazuje się wymagające. Nie wiem, czy znacie zasady, ale przypomnę: przed wejściem zdejmujemy buty. Dodatkowo mężczyźni i kobiety mają osobne wejścia, więc musieliśmy się z Kacprem rozdzielić.

Z lekkim zwątpieniem idę sama za innymi Irakijkami, rozglądając się po korytarzach. W którą stronę iść? W pewnym momencie łapie mnie za rękę jakaś uśmiechnięta, zupełnie obca dziewczyna i pyta, skąd jestem. Chyba widzi, że jestem lekko zagubiona. Nie zna angielskiego, więc odpowiadam „Bolanda", a ona wyciąga telefon z translatorem. Pyta, czy potrzebuję pomocy i czy chcę, żeby oprowadziła mnie po świątyni. Godzę się niepewnie i ściskając jej dłoń, idę za nią przez tłum. Za pomocą translatora opowiada mi, gdzie jesteśmy i jak ważne jest to miejsce dla niej i dla innych szyitów. Odwiedzamy groby imamów, a ja cierpliwie czekam, gdy prosi o kilka minut na modlitwę. Siadamy w jednym z pomieszczeń, gdzie mogę obserwować inne kobiety modlące się na ziemi. Niektóre stoją, inne dotykają grobu imama, lamentując. W szyickim islamie dotykanie grobów jest symbolem bliskości z osobą tam pochowaną i wyrazem prośby o wstawiennictwo. Widzę też grupki dziewczyn, które po prostu przesiadują na miękkich dywanach, odpoczywając.

Moja przewodniczka pyta mnie, czy jestem muzułmanką. Odpowiadam, że nie. Tłumaczy, że to miejsce, w którym mogę się modlić na swój sposób i że wszystkie modlitwy są tu wysłuchiwane. Nawet we mnie, osobie niewierzącej, obudziło to poczucie, że w tym miejscu jest jakaś magiczna energia, zdolna do zdziałania cudów.

Dziewczyny, podczas pobytu w Iraku nie musicie zakrywać włosów – wystarczy skromny ubiór.

Patrz poza to, co widać

Dziś wspominam Irak z ogromnym sentymentem, choć był to najbardziej wymagający kraj ze wszystkich, które dotychczas odwiedziliśmy. Nie mam tu bynajmniej na myśli kwestii bezpieczeństwa, check-pointów czy trzygodzinnego oczekiwania na granicy, lecz palące się śmieci, martwe zwierzęta wzdłuż dróg, żebrzące dzieci i wszechobecną biedę. Często mówi się, że podróże kształcą, ale jeśli nie będziemy mieli otwartej głowy i chęci poznania innego świata, nie nauczą nas niczego. Dlatego zawsze trzymam się zasady: „patrzeć poza to, co widać". I Was również gorąco do tego zachęcam.



Do meczetu zawsze musiałam zakładać czador



Karp jest podstawą narodowego dania Iraku o nazwie masgouf



Architektura Bagdadu



W centrach miast też stacjonuje wojsko

eprasa.pl 3c6b150495



Welcome to your 5 000 star residence

VALAMAR CAMPING

CHORWACJA

- Doskonałe lokalizacje nad brzegiem morza na oszałamiającym chorwackim wybrzeżu
- Różnorodne opcje zakwaterowania: przestronne pola namiotowe, ultranowoczesne camping homes, bungalows, suites og ekskluzywne glamping-telte, suites i ekskluzywne namioty w stylu glamping
- Piękne plaże, odkryte baseny i rodzinne parki wodne
- Niekończące się atrakcje dla całej rodziny, w pełni wyposażone sale zabaw i place zabaw
- Firmowe restauracje Valamar - najlepsza lokalna kuchnia

ISTRIA Valamar Camping Istra 5*/ Valamar Camping Lanterna 4*/ Valamar Camping Marina 4* / Camping Orsera 3* / Camping Solaris 3* - NATURIST / Camping Brioni 2*/ Camping Tunarica 2* WYSPA KRK Valamar Camping Krk 5* / Valamar Camping Ježevac 4* / Valamar Camping Baška 4* / Camping Bunculuka 4* - NATURIST / Camping Škrila 3* WYSPA RAB Valamar Camping Padova 4* / Valamar Camping San Marino 4* DUBROVNIK Camping Solitudo 3*

ADAC Superplatz 2025 ★★★★★ ADAC

TOP 2025 Erkende camping ★★★★★

Croatia's Best Campsite 2026

+385 52 465 000 / +385 1 884 865 8 reservations@valamar.com www.valamar.com

eprasa.pl 3c6b150495

CAMP GORĄCY POTOK



STANDARD, KTÓRY ROŚNIE WRAZ Z OCZEKIWANIAMI

Kiedy właściciele Term Gorący Potok w Szaflarach postanowili otworzyć obiekt dla miłośników caravaningu, stworzyli jedyny w Polsce całoroczny kemping z tak bezpośrednim dostępem do basenów termalnych.

Sprawdź aktualne promocje

Camp Gorący Potok od początku swojego istnienia wyznaczał wysokie standardy, ale ostatnie inwestycje pokazują, że obiekt nie spoczął na laurach. Najważniejszą zmianą jest znaczne powiększenie terenu kempingu. Z początkowych 48 miejsc postojowych baza rozrosła się do ponad 100 komfortowych parcel, co pozwala na ugoszczenie znacznie większej liczby miłośników caravaningu bez utraty poczucia swobody.







Inwestycje w infrastrukturę i sprawną obsługę

Wzrost liczby gości wymagał odpowiednich zmian logistycznych. Aby zapewnić płynność meldunku i profesjonalną opiekę od momentu wjazdu, powstał nowy, znacznie większy budynek recepcji. Ma on na celu nie tylko usprawnienie obsługi, ale także podniesienie komfortu w pierwszym kontakcie z obiektem. Rozbudowa nie ominęła również zaplecza sanitarnego. Oprócz wysokiej klasy sanitariatów, pralni i suszarni na terenie kempingu pojawiły się dodatkowe udogodnienia sanitarne, w tym funkcjonalne, zewnętrzne stanowiska ze zlewami, co znacząco ułatwia codzienne funkcjonowanie przy większym obłożeniu obiektu.

Aktywny wypoczynek i integracja

Do dyspozycji gości oddano dodatkowe miejsce na ognisko, które staje się naturalnym centrum wieczornych spotkań. Dla fanów aktywnego trybu życia przygotowano boiska do gry w piłkę, a obecnie finalizowane są prace nad nowym kortem do tenisa.

Termalny relaks w Szaflarach, majówka i nadchodzące wydarzenia

Szaflary, dzięki swojemu położeniu przy drodze do Zakopanego, są świetną bazą wypadową w Tatry, Gorce i Pieniny. Tymczasem niezmiennie atutem kempingu Gorący Potok pozostaje bezpośrednie sąsiedztwo basenów termalnych, połączone wygodnym przejściem, które pozwala na komfortowe przemieszczanie się między strefami. Strefa SPA z codziennymi ceremoniami saunowymi oraz kąpiele w naturalnej wodzie siarkowej to idealny sposób na regenerację. Zbliżająca się majówka zapowiada się wyjątkowo atrakcyjnie – połączenie nowych sportowych udogodnień, większej przestrzeni i termalnego relaksu sprawia, że warto zarezerwować miejsce z wyprzedzeniem, by osobiście sprawdzić, jak rozwinął się ten podhalański kemping.

eprasa.pl 3c6b150495

ZTE

W DROGĘ Z ROUTEREM 5G

Jakość INTERNETU ŚWIATŁOWODOWEGO, którą zabierzesz ze sobą!

-10% na wszystkie routery w ZTEshop.pl do końca maja br. dla czytelników Polski Caravaning

z kodem: PC-ZTE



Router zewnętrzny ZTE G5 Max Wi-Fi

- Obsługa 5G Advanced z transferami do 3,09 Gb/s
- Najlepsza recepcja sygnału, dzięki mocnym antenom i zewnętrznemu montażowi
- Wbudowany moduł Wi-Fi 7
- Łatwy montaż do ściany lub masztu
- Działa z każdą kartą SIM

Wybierz rodzaj routera ZTE, który najlepiej pasuje do Twoich potrzeb:



Mobilny – zmieścisz go w kieszeni i łatwo zabierzesz, gdzie tylko chcesz.



Do postawienia na półce – wyposażony w duże anteny, gotowy do podłączenia nawet setek urządzeń.



Zewnętrzny – najlepszy odbiór sygnału sieci komórkowej.

eprasa.pl 3c6b150495



UCIECZKA OD PROBLEMÓW

WYPOCZYNEK NA WYSPACH CRES I LOŠINJ

Dwie wyspy i cztery kempingi – brzmi jak hasło reklamowe i recepta na dobry wypoczynek. I tak jest w istocie, ponieważ wyspy Cres i Lošinj, z kempingami Čikat, Slatina, Baldarin i Bijar, już przygotowują się na wiosenne powitanie gości, par, rodzin poszukujących natury, relaksu i wrażeń na świeżym powietrzu. To w końcu idealne bazy wypadowe dla odkrywania piękna Adriatyku!

Slatina – aktywne wakacje nad morzem

Kemping Slatina, położony w pobliżu urokliwej miejscowości Martinšćica na wyspie Cres, jest ulubionym miejscem gości, którzy lubią łączyć relaks z aktywnością. Kemping słynie z różnorodności plaż, w tym oferujących strefy przyjazne psom, co czyni go doskonałym wyborem dla osób podróżujących ze zwierzętami. Krystalicznie czyste wody i zadbane wybrzeże zachęcają gości do relaksu lub odkrywania morza na własny sposób – jest tu wypożyczalnia łodzi i kajaków, umożliwiająca zwiedzanie ukrytych zatoczek i pobliskich wysepek. Na terenie kempingu znajduje się centrum nurkowe, w którym można wziąć udział w kursie nurkowania i odkryć podwodne piękno wyspy Cres.



Čikat – rodzinny raj z wyjątkowymi atrakcjami

Kemping Čikat, położony na wyspie Lošinj, to jeden z najbardziej dynamicznych i rodzinnych kempingów w regionie. Nowoczesny park wodny – jedyny tego typu na kempingu wyspiarskim w Chorwacji – przyciaga, oferując baseny, zjeżdżalnie i atrakcje wodne



eprasa.pl 3c6b150495

odpowiednie dla osób w każdym wieku. Čikat jest również bazą wypadową do ekscytujących wycieczek – od rejsów z obserwacją delfinów po panoramiczne loty widokowe, które ukazują wyspy z ciekawej perspektywy. Miłośnicy aktywnego wypoczynku docenią szeroki wachlarz dostępnych atrakcji, od szlaków pieszych i rowerowych po programy fitness i rekreacyjne, które zapewnią gościom aktywność przez cały pobyt.

Bijar – spokojny kemping blisko historii

Kemping Bijar oferuje spokojny wypoczynek w pobliżu zabytkowej wsi Osor, idealny dla osób poszukujących spokojnego i kameralnego kempingu. Otoczony przyrodą i morzem, Bijar zapewnia relaksującą atmosferę, stworzoną do odpoczynku. Towarzyszą jej piękne plaże, idealne do pływania i opalania lub dla chętnych do uprawiania sportów wodnych. Niewielkie rozmiary i spokojne otoczenie sprawiają, że jest to idealne miejsce dla par, osób podróżujących samotnie lub każdego, kto chce uciec od tłumów i cieszyć się melancholijnym tempem życia.



Baldarin – natura i spokój w najczystszej postaci

Położony na południowym krańcu wyspy Cres, kemping Baldarin to raj dla miłośników natury i osób poszukujących absolutnego spokoju. Ten ekologiczny kemping otaczają dziewicze krajobrazy zapraszające do kontaktu z naturą. Baldarin słynie właśnie z zacisznej atmosfery, dzięki czemu jest idealnym miejscem dla gości ceniących prywatność, ciszę i piękno niezmąconej przyrody.



Czas zaplanować pobyt

Ze względu na rosnącą popularność kempingów na wyspach Cres i Lošinj dostępność w nadchodzącym sezonie staje się coraz bardziej ograniczona. Dla niezdecydowanych teraz jest idealny moment, aby zarezerwować preferowane daty i lokalizacje, póki jeszcze dostępne są opcje.

24–26 kwietnia na tegorocznych targach **Camper Caravan Show w Nadarzynie** będzie można odwiedzić stoisko **Camping Cres & Lošinj.**

Tam też odwiedzający będą mogli skorzystać **z rabatu do 10% na nowe rezerwacje** – to doskonała okazja do skonkretyzowania wakacyjnych planów.

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

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

eprasa.pl 3c6b150495

PIERWSZY WYJAZD KAMPEREM W SEZONIE?

POCZUJ POWIEW WIOSNY NA ALEKSIE!

Tegoroczna zima była długa i mroźna, nawet wybrzeże Bałtyku pokryło się lodem. Jednak czas płynie i mrozy muszą ustąpić budzącej się do życia przyrodzie. Wracają ptaki, rusza zieleń, a my, ludzie, bierzemy się za wiosenne porządki.

Alexa Camping nie zapada w zimowy sen – zimą trwają prace konserwacyjne i wdrażanie kolejnych ulepszeń na kolejny sezon, na ile aura pozwala.

Starzy bywalcy wiedzą, że nowy sezon oznacza tu zawsze jakieś nowości w infrastrukturze.

Tym razem obiekt wprowadza liczniki energii elektrycznej według realnego zużycia na wszystkich parcelach. Koniec z ryczałtami i równym, nie zawsze sprawiedliwym obciążaniem wszystkich. Teraz każdy płaci za siebie. Rozwiązanie będące standardem za granicą w Polsce ciągle jest rzadko spotykane. Alexa stawia więc kolejny krok w dążeniu do najwyższych europejskich standardów.

Poza poprawianiem infrastruktury użytkowej włodarze kempingu dbają także o estetykę wystroju wnętrz i otoczenia. Przy Sali Kominkowej powstaje nowy skwer. Długa zima trochę przesunęła





eprasa.pl 3c6b150495

prace i zostanie on udostępniony na majówkę.

Jednak gospodarze nie czekali na poprawę pogody z założonymi rękami. Prace zewnętrzne ustąpiły miejsca skupieniu na jakości wnętrz.

Pierwsi goście na pewno odnotują fakt całkowitej metamorfozy holu głównego. Zmieniono nie tylko jego wygląd, ale też wystrój. Ma być nie tylko przytulnie i nowocześnie, ale też wygodnie i funkcjonalnie.

Dlaczego Alexa to najlepszy kierunek na pierwszy wyjazd w sezonie?

Jako jedyny obiekt kempingowy w Chłapowie i okolicy może się oficjalnie pochwalić czterema gwiazdkami. Aby uzyskać takie oznaczenie, gwarantujące adekwatny poziom usług, Alexa musiała spełnić szereg wymagań dotyczących infrastruktury, sanitariatów, wyposażenia i bezpieczeństwa.

Warto na pierwszy wyjazd sezonu, w celu sprawdzenia wyposażenia, wybrać miejsce gwarantujące komfort i wysoki standard usług, by na spokojnie wrócić do kamperowania w ciepłe miesiące. Podróżujący cały rok mogą zaś sprawdzić swój pojazd i wyposażenie po zimie. Przestronne i komfortowe parcele zapewniają nie tylko rozpostarcie i prywatność podczas wiosennych porządków, ale też spokój i łapanie pierwszych promieni wiosennego słońca na słynnym, chłapowskim klifie. Do wyboru jest aż pięć kategorii parcel – w zależności od ich położenia, metrażu i wyposażenia każdy znajdzie tu miejsce dla siebie.

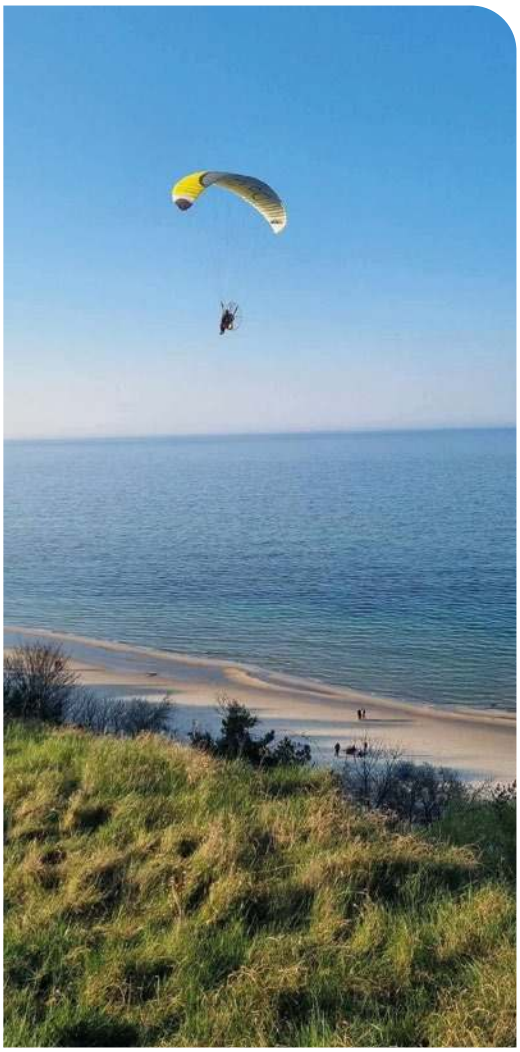
Alexa otwiera swe gościnne progi już 1 kwietnia i nie jest to prima aprilis!

Wiosenne miesiące to niezmiennie najlepszy czas na uniknięcie tłumów oblegających Wybrzeże podczas wakacji.

Dla szukających ciszy i wypoczynku polecają się nadmorskie spacery, relaks w rytm morskiego szumu i korzystanie z uroków przepięknych, bałtyckich plaż.

Fanów aktywnego wypoczynku niezmiennie zaprasza Velo Baltica – trasa rowerowa R10. Jej polski odcinek, biegnący od Świnoujścia do Gronowa, liczy 588 km. Chłapowo jest doskonałą bazą wypadową na podbój tej i innych tras rowerowych zlokalizowanych na Kaszubach.

Powitaj wiosnę na Aleksie!







eprasa.pl 3c6b150495

DLACZEGO STWORZYLIŚMY **HORYZONT CAMP – MIEJSCE WAKACJI DLA RODZIN I DZIECI?**

Są miejsca, które powstają z pomysłu. I są takie, które powstają z potrzeby serca. Horyzont Camp należy zdecydowanie do tej drugiej kategorii.

Od początku chcieliśmy stworzyć przestrzeń, w której dzieci przeżyją wakacje podobne do tych z naszego dzieciństwa. Naturalne, radosne i pełne małych przygód . Dziś widzimy, jak ta idea żyje każdego dnia. Kiedy kilka lat temu zaczynaliśmy tworzyć to miejsce, mieliśmy w głowie bardzo prostą wizję. Chcieliśmy stworzyć przestrzeń, w której rodziny będą mogły naprawdę odpocząć.





Na kempingu czas płynie inaczej

Poranki zaczynają się spokojnie – od śniadania na świeżym powietrzu i planów, które często zmieniają się pod wpływem słońca, wiatru czy pomysłów najmłodszych. Dla dzieci Horyzont Camp to przestrzeń wolności. Plaża staje się miejscem wielkich odkryć, a każda muszelka może być skarbem.

Najpiękniejsze jest to, jak szybko dzieci odnajdują tu swój rytm. Po kilku dniach zapominają o telefonach i zaczynają żyć chwilą.

Lubimy zaskakiwać naszych gości

Choć cenimy prostotę i naturę, wierzymy, że wakacje mogą być również pełne pozytywnych

eprasa.pl 3c6b150495





niespodzianek. Dlatego staramy się każdego roku wprowadzać coś nowego, aby goście wracający na Horyzont Camp odkrywali je na nowo. Sprawia nam ogromną radość, kiedy ktoś przyjeżdża po raz kolejny i mówi: „Widzimy, że znowu coś się zmieniło". Lubimy rozwijać to miejsce razem z naszymi gośćmi. W tym sezonie przygotowaliśmy wyjątkową nowość – nową przestrzeń wspólną, która będzie służyć rodzinom niezależnie od pogody.

Nowa sala – wspólna przestrzeń spotkań

Na terenie kempingu powstaje nowoczesna sala z w pełni wyposażonym aneksem kuchennym oraz strefą konsumpcyjną i wypoczynkową. To miejsce, w którym będzie można spokojnie zjeść posiłek, napić się kawy, spotkać z innymi rodzinami lub po prostu odpocząć. Chcemy, aby była to przestrzeń, która łączy ludzi i tworzy atmosferę wspólnoty. Trochę jak domowy salon – przytulna, otwarta i dostępna dla każdego. Miejsce, w którym można na chwilę się zatrzymać, ogrzać po spacerze w chłodniejszy dzień, usiąść razem przy stole lub spędzić spokojny wieczór w dobrym towarzystwie. To właśnie tutaj planujemy organizować nasze cykliczne wydarzenia, które z roku na rok przyciągają coraz więcej gości:

- Sylwester na Horyzoncie
- Wielkanoc na Horyzoncie
- Weekend 11 listopada

oraz inne spotkania rodzinne i tematyczne.

Uwielbiamy momenty, kiedy goście spotykają się razem, rozmawiają, śmieją się i czują, że są częścią czegoś większego.





Kemping z duszą

Horyzont Camp to nie tylko miejsce noclegowe. To przestrzeń tworzona przez ludzi i relacje. Na gości czekają parcele dla kamperów i przyczep kempingowych, wyposażone w przyłącza do prądu, wody oraz kanalizacji, co pozwala cieszyć się bliskością natury bez rezygnowania z wygody. Dla miłośników bardziej tradycyjnego biwakowania przygotowaliśmy również miejsca namiotowe, w których można poczuć prawdziwy klimat wakacji pod gołym niebem – z szumem morza w tle i porankami budzącymi się wraz ze słońcem. Osoby szukające większego komfortu mogą wybrać przytulne domki letniskowe, które pozwalają połączyć swobodę kempingowego życia z wygodą własnej przestrzeni. Wiele rodzin wraca tu co roku. Dzieci dorastają, ale wakacyjne przyjaźnie zostają. Wieczorami słychać śmiech, rozmowy i opowieści z całego dnia.

Największą nagrodą jest dla nas zdanie: „Wracamy tu za rok". Wtedy wiemy, że stworzyliśmy coś prawdziwego.

Najprostsze wakacje są najpiękniejsze. Nie potrzeba wiele. Morze. Przestrzeń. Czas razem. Horyzont Camp jest właśnie o tym – o wakacjach, które są spokojne, naturalne i pełne radości.

eprasa.pl 3c6b150495

KEMPING „DLA CIEBIE W KURASZEWIE”

OAZA SPOKOJU W SERCU PODLASIA



W sercu malowniczego Podlasia, z dala od wielkomiejskiego zgiełku, powstał kemping „Dla Ciebie w Kuraszewie” – miejsce, które z każdym dniem zyskuje coraz większe grono miłośników autentycznego wypoczynku i niepowtarzalnej atmosfery.

Marcin Turko

Ta wyjątkowa przestrzeń przeznaczona jest dla dorosłych, którzy poszukują regeneracji i niczym niezakłócanej ciszy. Odkryjcie z nami historię, serce i duszę kempingu, a także bogactwo atrakcji, jakie czekają na gości w małej wiosce Kuraszewo.

Historia i unikalność kempingu w Kuraszewie

To magiczne miejsce znajduje się zaledwie 12 km od Hajnówki, w jednym z najpiękniejszych regionów Polski – na Podlasiu. To nie jest zwykły punkt na mapie. Powstało z potrzeby bliskości z naturą oraz pragnienia stworzenia przestrzeni, gdzie można odpocząć od codziennego życia i obowiązków. Właściciele, po latach prowadzenia własnych działalności gospodarczych, zapragnęli odnaleźć miejsce, w którym sami będą mogli złapać oddech. Wybór padł na Kuraszewo, którego klimat tworzą spektakularnie ciche noce, rozgwieżdżone niebo i wszechobecna natura.



Nieprzypadkowe jest również to, że po godzinie 22:30 gaśnie tu ostatnia latarnia, oddając scenerię we władanie gwiazdom i ciszy. Ta atmosfera, którą doceniają wszyscy goście odwiedzający kemping po raz pierwszy, pozwala na pełne wyciszenie i autentyczny kontakt z otaczającym światem. Możemy liczyć na otwartą przestrzeń, rozdzieloną delikatnie winoroślami, z miejscami postojowymi dla pojazdów kempingowych i namiotów. Z każdego miejsca roztacza się widok na podlaską wieś i zachodzące słońce, a komfort zapewniają podłączenia do prądu oraz wody.

eprasa.pl 3c6b150495

To, co wyróżnia „Dla Ciebie w Kuraszewie", to konsekwencja w realizacji wizji miejsca przeznaczonego wyłącznie dla dorosłych. Zamiast licznych i hucznych atrakcji zarówno dla dzieci, jak i dorosłych tutaj każda strefa została zaprojektowana z myślą o potrzebach dorosłych szukających spokoju, regeneracji i możliwości budowania relacji w kameralnej atmosferze.









Serce kempingu – kim są właściciele i co ich napędza?

Za sukcesem kempingu stoją ludzie z pasją i doświadczeniem – właściciele, którzy podróżowali kamperem, poznając różnorodne oblicza tej formy turystyki. Zdobyte doświadczenia i spostrzeżenia przekuli w konkretną wizję – chcieli stworzyć miejsce, którego zawsze im brakowało podczas własnych wyjazdów: spokojnej przystani dla dorosłych. Ich filozofia opiera się na autentyczności, otwartości oraz szacunku do każdego gościa. Kemping jest realizacją marzeń o życiu zgodnie z naturą i dzieleniem się tym stylem życia z innymi.

Gościnna Stodoła – serce kempingu i przestrzeń dla gości

W Gościnnej Stodole na gości czekają regionalne wypieki oraz specjały kuchni podlaskiej. Wspólne posiłki budują wyjątkową atmosferę, której podstawą są otwartość i gościnność gospodarzy. Oferta gastronomiczna jest elastyczna – goście mogą liczyć zarówno na drobne przekąski, jak i pełnowartościowe śniadania oraz obiadokolacje.

Strefa Zdrowia na kempingu – nowoczesne zabiegi dla Twojego dobrostanu

Kemping „Dla Ciebie w Kuraszewie" to oaza spokoju, która wyróżnia się również wyjątkową Strefą Zdrowia. To miejsce, gdzie goście mogą skorzystać z nowoczesnych i unikalnych zabiegów, często niedostępnych lub bardzo kosztownych w dużych miastach. Wśród propozycji znajdują się nowoczesne terapie, m.in. inhalacje wodorem, komora hiperbaryczna, terapia BEMER, światło czerwone i system TimeWaver. Zabiegi te wspierają odporność, regenerację, poprawę wyglądu skóry i samopoczucia, a także pomagają się wyciszyć i zadbać o zdrowie w otoczeniu podlaskiej natury – wszystko w kameralnej atmosferze. Warto też wspomnieć o tężni solankowej, która wykorzystuje sól jodowo-bromową z Zabłocia, tworzy mikroklimat sprzyjający zdrowiu oraz relaksowi. Regularne inhalacje w jej otoczeniu wspierają układ oddechowy i poprawiają samopoczucie, oferując naturalną ulgę wśród podlaskiej natury.

Żyj pełnią Podlasia – aktywności i spotkania na kempingu

Goście kempingu mają do dyspozycji liczne możliwości aktywnego spędzania czasu – wyjazdy na obserwację dzikich zwierząt, wyprawy fotograficzne, zwiedzanie okolicznych atrakcji takich jak miejsca znane z filmu „Znachor". Kemping regularnie organizuje także wydarzenia tematyczne, spotkania oraz warsztaty, których aktualny harmonogram można śledzić w Kalendarzu Wydarzeń. Jeśli wolicie pozostać na kempingu, do dyspozycji jest miejsce na ognisko, boisko do gry w bule i sala kinowa. Dla żądnych szerszej aktywności na świeżym powietrzu czeka wypożyczalnia rowerów.

To miejsce jest oazą spokoju, gdzie czas płynie wolniej, a każdy gość może odnaleźć harmonię i inspirację. Wyjątkowa lokalizacja, konsekwentnie realizowana idea dedykowania przestrzeni wyłącznie dorosłym, dbałość o szczegóły, autentyczna kuchnia oraz oferta atrakcji tworzą miejsce, do którego chce się wracać. Właściciele, zarażając pozytywną energią i pasją, zapraszają do odkrywania Podlasia w najlepszym wydaniu – poprzez kontakt z naturą, autentyczne spotkania i smakowanie życia. Stworzyli przestrzeń do odpoczynku, refleksji i twórczych inspiracji – „Dla Ciebie w Kuraszewie" czeka właśnie na Ciebie.

eprasa.pl 3c6b150495



Manuela Warzybok

WIOSNA, WIOSNA WKOŁO!

Nomen omen przygotowania do nowego sezonu każdy powinien zacząć właśnie od kół. Zmiana ogumienia z zimowego na letnie to pierwszy krok, który wykonują wszyscy właściciele samochodów, bo daje to nie tylko bezpieczeństwo, ale i komfort, szczególnie akustyczny. Chyba że ktoś jeździ na oponach całorocznych – wtedy kolejki do wulkanizatora go nie dotyczą.

eprasa.pl 3c6b150495

Nie wszyscy układają swoje kampery i przyczepy do snu zimowego. Część użytkowników jeździ cały rok. Dla korzystających z uroków zimowego caravaningu przygotowanie do sezonu letniego polega bardziej na przepakowaniu części wyposażenia niż na wybudzaniu pojazdu ze snu. Z auta wyjeżdżają więc izolatory na szyby, palety do obtupywania butów ze śniegu, szczoty i łopaty do śniegu, odmrażacze do szyb i zamków czy łańcuchy na koła. Wszelkie instalacje są w związku z tym użytkowane w trybie ciągłym, więc nie trzeba szczególnych zabiegów poza standardową konserwacją.

Wybudzenie ze snu zimowego

Inaczej sprawy się mają, gdy ktoś uprawia caravaning tylko w sezonie letnim. Wówczas pojazd jest specjalnie przygotowywany do zimowego postoju, a zabiegi podjęte jesienią wymagają odpowiedniej reakcji latem. Krótko mówiąc, w dużej mierze musimy wykonać zabiegi odwrotne do tych popełnionych jesienią. Starzy wyjadacze mają już wypracowane swoje procedury i znają je na pamięć, jednak początkujący mogą się poczuć lekko zagubieni, od czego zacząć i na czym się skupić, dlatego przygotowaliśmy małą ściągawkę. Podzieliliśmy ją na trzy części: niezbędne czynności, przegląd wyposażenia i dodatkowe wskazówki dla początkujących przed pierwszą podróżą w roku.

1. Czynności kontrolne przed sezonem

☐ **Mycie i oględziny nadwozia**

Zdejmij pokrowiec, dokładnie umyj pojazd i sprawdź, czy nie pojawiły się pęknięcia, nieszczelności lub uszkodzenia po zimie. Niestety nasze mobilne lokale są bardzo kuszącym miejscem do spędzenia zimy dla niewielkich zwierząt i gryzoni, dlatego trzeba też sprawdzić, czy nie próbowały one dostać się do środka za pomocą zębów.

Poza poszyciem trzeba się pochylić (dosłownie!) także nad podwoziem.

☐ **Kontrola szczelności**

Sprawdź uszczelki okien, drzwi i świetlików. Nawet drobne nieszczelności mogą prowadzić do zawilgocenia wnętrza. Uszczelki warto także potraktować odpowiednimi kosmetykami, by jak najdłużej zachowały elastyczność i sprężystość.

☐ **Stan opon**

Jeżeli używasz opon sezonowych, wymień je na letnie. Skontroluj ciśnienie oraz głębokość bieżnika. Zwróć uwagę na ewentualne spękania gumy.

☐ **Układ hamulcowy**

W przyczepach sprawdź działanie hamulca najazdowego, a w kamperach skuteczność hamowania i stan klocków oraz przewodów hamulcowych – potencjalne nieszczelności wymagają interwencji. O ich konsekwencjach chyba nie musimy nikomu opowiadać.

☐ **Instalacja elektryczna 12 V i 230 V**

Naładuj akumulator pokładowy i przetestuj działanie wszystkich urządzeń: oświetlenia, pompki wody, gniazdek. Jeżeli posiadasz instalację fotowoltaiczną, możesz umyć panele, skontrolować ich mocowanie i sprawdzić ich podłączenie do systemu.

☐ **Instalacja gazowa**

Podłącz odłączoną na zimę butlę gazową, skontroluj szczelność przewodów i poprawność działania urządzeń gazowych. W przypadku lodówek na gaz należy oczyścić okolicę palnika gazowego z kurzu i zanieczyszczeń. Można w tym celu użyć odkurzacza lub sprężonego powietrza. Dostęp do tego miejsca jest łatwy – wystarczy







eprasa.pl 3c6b150495







zdemontować kratkę zlokalizowaną z tyłu lodówki. Jeżeli nie jesteś pewien swoich kompetencji w tym zakresie, skorzystaj z serwisu. Również wtedy, gdy zauważysz nieprawidłowości w działaniu ogrzewania gazowego. Od tego zależy nie tylko komfort, ale przede wszystkim bezpieczeństwo.

☐ **System wodny**

Przepłucz zbiorniki czystej wody, zamknij zawory spustowe i napełnij układ. Sprawdź działanie pompek, kranów, szczelność przewodów i podłączenia zewnętrznego prysznica, jeżeli taki jest. Jeśli zostało tam trochę wody, złączka może wymagać wymiany. Zadbaj o dezynfekcję instalacji i płyn do zbiornika wody szarej.

☐ **Lodówka**

Uruchom ją wcześniej i sprawdź, czy działa we wszystkich trybach (gaz, 12 V, 230 V). Warto ją też po miesiącach nieużywania porządnie wymyć i wstawić pochłaniacz zapachów.

☐ **Ogrzewanie i wentylacja**

Sprawdź działanie pieca oraz drożność nawiewów. W przypadku klimatyzacji – zarówno tej zainstalowanej w kabinie kierowcy, jak i postojowej – zaleca się co roku wykonać jej przegląd z odgrzybianiem. To nie tylko pozwoli uniknąć nieprzyjemnego zapachu, ale też może zapobiec problemom zdrowotnym. Formy życia zamieszkujące klimatyzatory i przewody nie są przyjazne dla ludzi, zwłaszcza tych najmłodszych.

☐ **Okna, rolety i moskitiery**

Upewnij się, że mechanizmy działają płynnie i nie są uszkodzone. Pozwala to uniknąć frustracji i dyskomfortu w późniejszych miesiącach, gdy robactwo wykluje się na całego.

☐ **Sprawdzenie dokumentów**

Skontroluj, czy masz aktualne ubezpieczenie, przegląd techniczny oraz niezbędne dokumenty pojazdu. W przypadku aut w leasingu należy mieć zezwolenie właściciela pojazdu (leasingodawcy) na wyjazdy zagraniczne. Ubezpieczając zaś pojazd, należy pamiętać o porządnym assistance, który zaoszczędzi Ci stresu i problemów w razie różnych wypadków losowych.

☐ **Test jazdy**

Przed dłuższą trasą wykonaj krótką jazdę próbną, aby wychwycić ewentualne problemy. Najlepszy jest weekendowy wyjazd, podczas którego można wyłapać wszystkie potencjalne niedociągnięcia.

2. Niezbędne wyposażenie pojazdu

☐ **Gaśnica i apteczka**

Podstawowe elementy bezpieczeństwa. Sprawdź datę ważności gaśnicy oraz uzupełnij apteczkę o brakujące środki opatrunkowe i leki pierwszej potrzeby.

☐ **Kliny pod koła**

Zapewniają stabilność pojazdu na postoju, szczególnie na nierównym terenie. Niezbędne przy każdym dłuższym postoju, szczególnie w przyczepie kempingowej.

☐ **Przewód zasilający i adaptery**

Sprawdź, czy posiadasz kabel do podłączenia do prądu na kempingu oraz przejściówki (np. z CEE na standardowe gniazdka) oraz porządny przedłużacz. Przejrzyj stan izolacji przewodu na całej długości, szczególnie przy wtyczkach.

☐ **Konewka na wodę lub wąż do jej nalewania**

Wąż powinien być czysty i przeznaczony do wody pitnej. Warto mieć osobny tylko do tego celu. Jeżeli macie dość miejsca, konewka także się przydaje, by dolać wody bez przemieszczania naszego lokum, gdy nie ma bezpośredniego podłączenia do kranu w miejscu pobytu.

eprasa.pl 3c6b150495

☐ **Toaleta chemiczna i środki do niej**

Uzupełnij płyny do zbiornika na nieczystości oraz do spłuczki. Sprawdź szczelność kasety. Zaopatrz się w dedykowany papier do toalet chemicznych. Niby można użyć zwykłego, jednak specjalny papier lepiej się rozpuszcza i łatwiej wypłukuje z kasety.

☐ **Butla gazowa i reduktor**

Gaz zasila kuchenkę, lodówkę i ogrzewanie. Skontroluj poziom gazu oraz stan przewodów i reduktora. Ilość gazu w butli najłatwiej sprawdzić, ważąc ją i odejmując masę cylindra.

☐ **Poziomica i najazdy poziomujące**

Jeżeli nie jesteś szczęśliwym posiadaczem podpór hydraulicznych lub mechanizmu samopoziomowania nadwozia, warto zaopatrzyć się w najazdy. Pomagają one ustawić pojazd w poziomie, co wpływa na komfort snu i prawidłowe działanie urządzeń (np. lodówki absorpcyjnej).

☐ **Zestaw narzędzi**

Podstawowe narzędzia (klucze, śrubokręty, taśma izolacyjna) przydadzą się przy drobnych naprawach. Niezbędny jest też młotek do śledzi, czy to przedsionka, czy pasów sztormowych do markizy.

☐ **Markiza i pasy sztormowe**

Rozłóż i sprawdź wszystkie elementy markizy, czy gdzieś nie rozkleja się materiał i czy blokady nóżek działają, jak należy. Jeżeli masz markizę, obowiązkowo powinieneś zaopatrzyć się także w pasy sztormowe. To gwarancja, że w razie nieoczekiwanego podmuchu wiatru markiza się nie połamie i nie uszkodzi naszego pojazdu lub innych znajdujących się w pobliżu. Jeżeli korzystasz z przedsionka lub dodatkowych ścianek, sprawdź, czy masz odpowiednią liczbę śledzi do ich stabilizacji.

☐ **Latarka i zapas baterii**

Niezastąpione podczas nocnych czynności technicznych lub awarii. W ramach nastrojowego oświetlenia i jednocześnie ochrony przed insektami polecają się świece odstraszające owady. Uratujesz skórę i stworzysz kameralny nastrój za jednym zamachem.

3. Dodatkowe wskazówki dla początkujących

☐ **Lista rzeczy do zabrania**

Przygotuj checklistę rzeczy osobistych i wyposażenia, aby niczego nie zapomnieć.

☐ **Planowanie trasy**

Zaplanuj postoje, kempingi i miejsca tankowania.

☐ **Sprawdzenie pogody**

Warunki atmosferyczne mają duży wpływ na komfort podróży. Sprawdź, czy zaplanowany kierunek jest korzystny pogodowo, czy może jednak warto wdrożyć plan B.

☐ **Aplikacje caravaningowe**

Zainstaluj aplikacje pomagające znaleźć miejsca postojowe i serwisy. To niesamowita pomoc nie tylko dla początkujących podróżników. Pomagają sprawdzić, gdzie można bezpiecznie i legalnie zanocować, nie narażając się na niebezpieczeństwa i nieprzyjemności.

Podsumowanie

Przygotowanie kampera lub przyczepy po zimie to kluczowy etap, który wpływa na bezpieczeństwo i komfort podróżowania. Regularna kontrola wyposażenia oraz dokładne sprawdzenie stanu technicznego pojazdu pozwolą uniknąć nieprzyjemnych niespodzianek w trasie. Nawet jeśli dopiero zaczynasz swoją przygodę z caravaningiem, dobrze przygotowany pojazd to gwarancja udanego sezonu i spokojnej podróży.

Potem można się już tylko cieszyć niezakłóconym wypoczynkiem!







eprasa.pl 3c6b150495

Zuzanna i Bartłomiej Bielawowie

HISTORIA **ŻÓŁTEGO AUTOBUSU**

Są marzenia, które trzymasz w głowie latami. I są takie, które pewnego dnia po prostu przestajesz odkładać na później. Żółty autobus szkolny był właśnie takim marzeniem – wielkim, głośnym, żółtym i absolutnie irracjonalnym. Takim, od którego rozsądni ludzie odwodzą. Takim, przy którym wszyscy pytają: ale po co wam to? To nie jest historia o budżecie, harmonogramie ani umiejętnościach. To historia o tym, co się dzieje, kiedy przestajesz słuchać tego głosu w głowie, który mówi „jeszcze nie teraz".



eprasa.pl 3c6b150495



Kim jesteśmy?

Marzycielami. Zuza, Bartek i Szymek – rodzina z bloga wspolnieprzezswiat.pl. Szymek swoją pierwszą podróż odbył w brzuchu mamy do Tajlandii. Mając 14 miesięcy, wyruszył z rodzicami na trzymiesięczne work & travel po Azji. W 2021 r. postanowiliśmy spakować swoje życie i wyjechać z Londynu w podróż dookoła świata, łącząc pracę zdalną z nomadycznym życiem. Wspólnie odwiedziliśmy blisko 40 krajów. Dziś mieszkamy w Walencji i cieszymy się hiszpańskim klimatem. Szymek chodzi do szkoły Montessori i gra w lokalnym klubie piłkarskim CF Betera. Podróże odbywają się w czasie wolnym i wakacjach, a naszym towarzyszem jest żółty school bus z Brooklynu.

Zaczęło się od Route 66

Gdyby ktoś powiedział nam kilka lat temu, że będziemy jeździć żółtym autobusem szkolnym, śmialibyśmy się szczerze i długo. A jednak oto jesteśmy: Zuza, Bartek i Szymek, rodzina, która przez lata przemierzała świat z plecakami i biletem w jedną stronę – praca zdalna, loty między kontynentami, wspólnie blisko 40 krajów na sześciu kontynentach. Tajlandia, Kambodża, RPA, Kolumbia, Australia – lista była długa i wciąż rosła. Szymek, który swoją pierwszą podróż odbył jeszcze w brzuchu mamy, do Tajlandii, stał się pełnoprawnym bohaterem każdej wyprawy. Ale po ponad dwóch latach w drodze zaczął dawać nam znaki, że potrzebuje czegoś więcej niż kolejne lotnisko, nowe miasto i kolejny pokój hotelowy. Własnej przestrzeni. Znajomych twarzy. Przyjaciół, z którymi można się bawić nie przez dzień czy dwa, ale przez lata. Posłuchaliśmy go – stwierdziliśmy, że nadszedł czas na jego potrzeby.

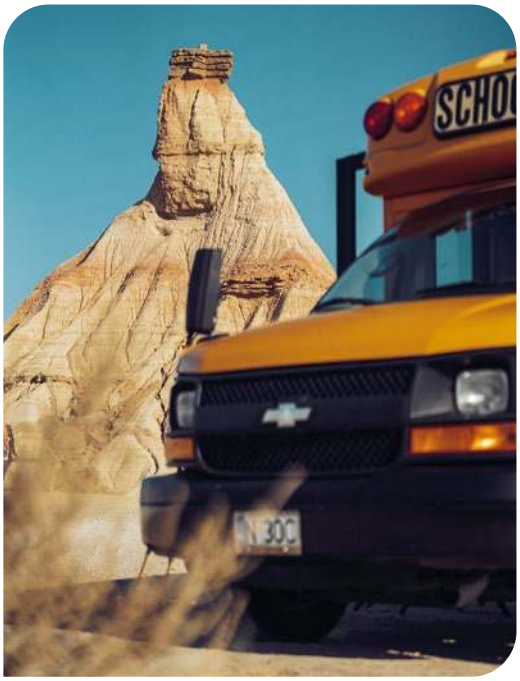
Przełomem okazała się słynna Route 66. Marzyliśmy o niej od lat – ten klasyczny, ikoniczny odcinek Ameryki, który wszyscy znają z filmów i piosenek. Żeby go przejechać, wynajęliśmy kampera, z perspektywy czasu to był prawdziwy minikamper, ale wtedy czuliśmy się jak królowie życia. No może poza tym, że nie mieliśmy białego tronu w środku... ani prysznica. Ten pierwszy ubytek bolał nas szczególnie pewnej nocy w parku narodowym – wyszedłem po ciemku za potrzebą, bez okularów, bo to przecież chwila. Wróciłem w ekspresowym tempie: Zuzka, daj mi okulary! Na ziemi coś się ruszało. Futrzana, pulchniutka, całkiem spora tarantula. A my z oknami pootwieranymi na oścież, bo upał był nieludzki. Od tamtej pory toaleta w środku znalazła się bardzo wysoko na naszej liście priorytetów. Pomimo małej przestrzeni i innych niedogodności zakochaliśmy się w caravaningu bez reszty.

Własne tempo. Poranne kawy nad Pacyfikiem. Noce na pustyni w zupełnej ciszy. Parki narodowe mijane w lusterku wstecznym jeden po drugim. To było to – wolność w najczystszej postaci. I właśnie wtedy zrozumieliśmy, że chcemy ją mieć na stałe – móc budzić się przy szumie morza i zasypiać przy zachodzie słońca.

Francuz z Venice Beach

Los czasem podsuwa ci rzeczy dokładnie wtedy, kiedy jesteś na nie gotowy. Nam podsunął autobus szkolny na plaży Venice Beach w Los Angeles. Stał zaparkowany przy deptaku – klimatyczny, odrobinę zniszczony, ale absolutnie wyjątkowy. Przy nim krzątał się Francuz, który od kilku lat podróżował tym pojazdem ze swoim kotem po całych Stanach i właśnie zdecydował się go sprzedać.

Po kilku minutach, od słowa do słowa, już byliśmy w środku. W tej samej sekundzie coś w nas kliknęło. Oczy Szymka rozświetliły się tak, że można by zgasić lampy. Uśmiech nie schodził z twarzy ani nam, ani jemu. Wyobraźnia zaczęła



eprasa.pl 3c6b150495

pracować pełną parą – przestronne wnętrze, wysokie okna, naturalnie doświetlona przestrzeń. To był unikat. Zajaraliśmy się na maksa.

Problem był jeden: byliśmy w USA zbyt krótko i absolutnie nie mieliśmy pojęcia, jak sprowadzić taki pojazd do Europy. Szukaliśmy firm, pytaliśmy, pisaliśmy maile, ale nikt nie był w stanie zaoferować kompleksowej obsługi door-to-door. Wyjechaliśmy więc do kolejnego kraju na liście, Meksyku, lekko załamani, ale wciąż rozmarzeni. Marzenie jednak nie dawało za wygraną.

Miesiące mijały. Wracaliśmy do tematu regularnie – przy kolacji, przy kawie, przy każdej okazji, kiedy Szymek zasypiał i mogliśmy snuć marzenia dalej. Aż pewnego wieczoru Zuzka usiadła przy laptopie i zaczęła szukać: „Ej, a może w Polsce ktoś sprzedaje takiego busa?". Bingo. Trafiła na zarchiwizowane ogłoszenie firmy specjalizującej się w sprowadzaniu klasyków z USA. To był przełom.

Bus z Brooklynu

Krystian z firmy Auto-Classic okazał się dokładnie taką osobą, której szukaliśmy. Zrozumiał nas od pierwszego zdania, nie śmiał się z pomysłu, nie straszył trudnościami – po prostu się zaangażował. Ustaliliśmy kryteria: żółty, czterookienny, automatyczna skrzynia biegów, benzyna. I, w miarę możliwości, jeżdżący.

Kilka tygodni i kilka ofert później trafiliśmy na tego właściwego. School bus z Nowego Jorku, a dokładniej z Brooklynu. Naszego ulubionego miasta w całych Stanach. Miejsca, w którym spędziliśmy wspaniały czas podczas podróży po USA. To nie był przypadek – to był znak. Bus miał historię, miał duszę, przyklejone gumy do żucia pod siedzeniami i wiele innych pamiątek po wożeniu dzieci po nowojorskich ulicach.

Kiedy autobus płynął przez ocean w kontenerze, zasiadłem przed ekranem i zacząłem oglądać dziesiątki filmików z konwersji school busa na dom na kółkach. Wszystkie sprowadzały się do tego samego pierwszego etapu – demolka totalna. Trzeba usunąć i zerwać dosłownie wszystko do surowej blachy. Na co dzień programuję i zarządzam projektami IT, więc postanowiłem podejść do tego jak do projektu – z modelem 3D w SketchUp, arkuszem kosztów i szczegółowym harmonogramem w Google Spreadsheet. Plan był piękny. Rzeczywistość okazała się piękniejsza, tylko w zupełnie innym sensie.

Demolka, rdza i forma medytacji

Kiedy bus stanął w końcu na placu mechanika w Polsce, zabrałem się do pracy. Już przy pierwszych rzędach zerwanych siedzeń poczułem się jak archeolog – przyklejone gumy do żucia, zasuszone słomki, wkłady do długopisów, resztki zaschniętych napojów, kartki z zeszytów. Bez wątpienia bus do ostatniej chwili woził dzieci.

Pierwsze załamanie przyszło, kiedy zerwałem podłogę. Pod nią czekała mnie przeżarta rdzą blacha – cienka jak konserwa, dziurawa w wielu miejscach. Tydzień czyszczenia, szlifowania, walki z rdzą kawałek po kawałku. Gdyby nie hałas szlifierki, można by to spokojnie uznać za formę medytacji albo budowania charakteru. Zuza i Szymek przychodzili codziennie na inspekcję i kwitowali efekty jednakowo – przecież tu się nic nie zmienia. Za to zawsze pojawiali się z obiadkiem, żebym nie zapomniał zrobić przerwy. A ja wiedziałem, że choć zmiany są powolne, jesteśmy coraz bliżej naszego celu.

Przez trzy miesiące rytm dnia wyglądał tak samo: laptop do południa, warsztat do nocy, siedem dni w tygodniu. Rano wstawałem z takim prostowaniem pleców, że Szymek pytał, czy dziadek też tak



Chevrolet Express 2010

Autobus pochodzi z Brooklynu w stanie Nowy Jork. To Chevrolet Express 2010 z zabudową Collins – czterookienny, z silnikiem Vortex 4.8L V8. Dane techniczne: długość 6,4 m, wysokość 3,1 m, szerokość 2,6 m. Masa całkowita poniżej 3,5 t (kategoria B+). Skrzynia automatyczna. Spalanie na benzynie to około 20 l/100 km, na LPG (zbiornik 100 l) – około 25 l/100 km. Dostosowanie do przepisów europejskich obejmowało wymianę kierunkowskazów z czerwonych na pomarańczowe, wymianę przednich reflektorów oraz dodanie tylnego światła przeciwmgielnego. Pojazd wyróżnia wysokość wnętrza przekraczająca 1,9 m (można chodzić swobodnie wyprostowanym) oraz szerokość wewnętrzna blisko 2 m – rzadkość w świecie kamperów tej klasy cenowej. Duże okna zapewniają wyjątkowe doświetlenie.
Łączny budżet konwersji: 146 521 zł.

eprasa.pl 3c6b150495









Zabudowa – projekt, wykonanie, sprawdzanie w praktyce



Projekt wnętrza powstał w aplikacji SketchUp – podszedłem do konwersji jak do projektu software'owego: model 3D, arkusz kalkulacyjny z kosztami, harmonogram etapów. Zabudowę stolarską wykonałem przy wsparciu Karola – znajomego stolarza, który udostępnił warsztat i narzędzia. Instalację elektryczną, wodną i gazową zaprojektowałem i wykonałem własnoręcznie.

- **Część mieszkalna:** rozkładane łóżko 200 × 185 cm (cała szerokość busa), sofa dzienna, duże szafki, naturalne drewno i sklejka topolowa 3 mm. Kuchnia: kuchenka gazowa Solgaz Adventure z palnikami pod szkłem, lodówka Yolco K65 12V (55 l), zlew. Multimedia: Pioneer SPH-DA77DAB, głośniki JBL Stage 2 i Stage 3.
- **Łazienka:** prysznic 65 × 65 cm, toaleta chemiczna Porta Potti, bojler Pundmann 9 l (230 V/500 W). Instalacja wodno-kanalizacyjna Uniquack: zbiornik czystej wody 112 l, szarej 112 l. Ogrzewanie postojowe Autoterm D2 2 kW (na dieslu, zbiornik 5 l pod siedzeniem), wentylator dachowy PLUS FAN.
- **Energia:** akumulator LiFePO4 200 Ah (Green Cell), 2 × 200 W paneli monokrystalicznych MAXX, regulator MPPT Epever, ładowarka DC-DC Victron Orion-Tr Smart 12/12-30A.
- **Izolacja:** mata butylowa Bitmat na ścianach i suficie, mata kauczukowa 19 mm + mata 3 mm z folią aluminiową, izolacja XPS podłogi.

Jak się sprawdza w praktyce? Po 15 tys. km przez 11 krajów – bardzo dobrze. Jedyne, czego czasem żałuję, to że lodówka i prysznic mogłyby być trochę większe. Niestety w środku nie było już miejsca na większe rozwiązania.

robi. Najtrudniejsze były etapy, których nie widać – izolacja, uszczelnianie, przygotowanie podłoża. Robota żmudna i niewdzięczna, bo efekty schowane głęboko pod powierzchnią. I choć nieraz słyszałem, że nie wyrobię się na czas, to właśnie te słowa działały na mnie – paradoksalnie – motywująco. Nie ma to jak dobra dawka niedowierzania, żeby przyspieszyć.

Meble, elektryka i prezent urodzinowy

Zabudowa wnętrza to była zupełnie inna liga – i tu trafiłem pod skrzydła Karola, znajomego ze stolarni. Byłem jego pomocnikiem, przynosiłem, trzymałem, zamiatałem, uczyłem się obsługi każdej maszyny od podstaw. Moje programistyczne ręce powoli odkrywały, że potrafią coś więcej, niż tylko klikać w klawiaturę.

Efekty mówią same za siebie. Zabudowa wygląda profesjonalnie, estetycznie i ze smakiem. Konstrukcja rozsuwanego łóżka jest imponująca – rozkłada się do pełnych 2 m, czyli tyle, ile wynosi cała wewnętrzna szerokość busa – mamy swoje „king's bed" w kamperze. A w ciągu dnia zamienia się w wygodną sofę, na której gramy w karty i planszówki. Siedem dużych okien zalewa wnętrze światłem tak, że można zapomnieć, że jest się w pojeździe. Instalację elektryczną zaprojektowałem i wykonałem samodzielnie – spokojnie mogłaby być pracą dyplomową na Politechnice Gdańskiej, gdzie studiowałem automatykę. Akumulator LiFePO4 200 Ah, dwa panele słoneczne, regulator MPPT, ładowarka DC-DC Victron, Inverter DC/AC – system, który pozwala żyć całkowicie autonomicznie. Do tego kuchenka gazowa Solgaz z palnikami pod szkłem, lodówka 12 V, bojler, prysznic, toaleta. Słowem – dom.

Bus był gotowy w listopadzie 2024 r. i od razu ruszył w swój dziewiczy rejs – prosto do Hiszpanii. Zuza do dziś nie może uwierzyć, że te same ręce, które piszą kod, zbudowały to wszystko jako prezent urodzinowy na czterdziestkę. Szczerze mówiąc, ja też czasem nie mogę w to uwierzyć.

Maroko jako chrzest bojowy

Pierwszy prawdziwy wyjazd – marzec 2025 r., Maroko. Góry Atlas jako pierwszy test w terenie. Jechałem z duszą na ramieniu przez każdy zakręt, czułem się odpowiedzialny za to, co zbudowałem. Zuza, najlepszy kierowca w rodzinie (tak, to ona prowadzi busa, my z Szymkiem jesteśmy pasażerami),

eprasa.pl 3c6b150495



spokojnie mówiła: na luzie, nic nie walnie. I wiecie co? Nie walnęło.

Maroko nas pochłonęło. Zaułki miast, przestrzenie Sahary, kręte zbocza gór Atlas. Skoro bus radził sobie świetnie, to i my radziliśmy sobie świetnie. Mieliśmy to szczęście, że mogliśmy budzić się każdego ranka w innym miejscu i za każdym razem wyglądać przez okno z tym samym wyrazem twarzy – zachwytem nad otaczającym nas światem. Dziś możemy powiedzieć z odwagą: marzenia same się nie spełniają. Spełniają je ludzie, którzy mają odwagę je tworzyć. Gwarantujemy Wam to niesamowite uczucie.

Po Maroku przyszła pora na Europę – Słowenia, Andora. Nie wszystko szło tak gładko jak w Maroku. Słowenia dostarczyła nam najwięcej przygód: pierwszy dzień i urwany panel słoneczny, parkingów Lidla już nie lubimy, zły adapter do butli z gazem i jego wyciek, a na domiar wszystkiego opony starły się na łyso do takiego stopnia, że Robert Kubica mógłby na nich wygrać Le Mans. Całe szczęście nie padało i dojechaliśmy w jednym kawałku, a nowe opony już czekały na nas pod domem.

School bus jako filozofia

Pytają nas często „Po co wam to wszystko? Po co taki projekt, takie koszty, taki wysiłek i stres?". Odpowiedź jest prosta: bo nie chcieliśmy czekać na urlop, żeby poczuć się sobą. Nasze życie się zmieniło – dziś jesteśmy zakorzenieni w Walencji, Szymek chodzi do szkoły Montessori i gra w miejscowym klubie piłkarskim. To nie jest już życie nomadów bez adresu. School bus sprawił, że podróżowanie stało się częścią nas na zupełnie innym poziomie – nie jako ucieczka od codzienności, ale jako jej naturalne przedłużenie.

Szymek na wakacjach i podczas długich weekendów zamiast hoteli ma Saharę, Alpy, ocean z klifu. Nie twierdzimy, że to jedyna słuszna droga – każda rodzina jest inna i każda ma własne marzenia. Tam gdzie nie możemy podróżować naszym school busem, zatrzymujemy się w hotelach. Ale własne łóżko i poranek z widokiem na naturę wciąż znaczą dla nas najwięcej. I w końcu mamy własny bialutki tron.

Czy było warto? Całe to szaleństwo, kilka miesięcy planowania, trzy miesiące pracy do nocy? Odpowiadam bez zastanowienia: zdecydowanie. I uśmiecham się tym uśmiechem, który pamiętam z Venice Beach, kiedy po raz pierwszy stanąłem w autobusie i coś we mnie kliknęło na zawsze.

Może stanie się to dla Was inspiracją. Może nie do kupowania school busa, ale do zrobienia czegoś, od czego powstrzymuje Was głos w głowie mówiący, że nie dacie rady, że to za drogie, że to nie dla Was. Bo dokładnie taki głos słyszałem. I dokładnie dlatego wsiedliśmy w busa i ruszyliśmy przed siebie.

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495











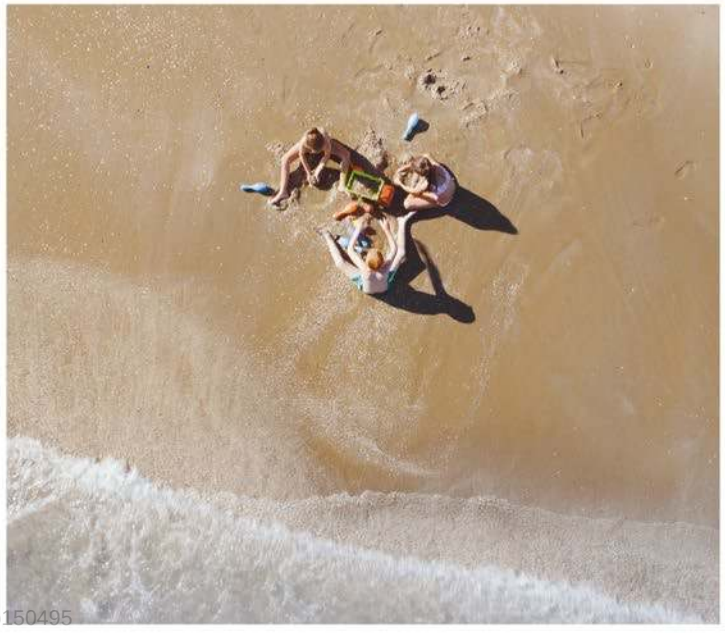




BiHoliday®
BIHOLIDAY.COM

Villaggio San Francesco
Caorle - Italy
villaggiosanfrancesco.com

BiVillage
Istria - Croatia
bivillage.com



eprasa.pl 3c6b150495

Manuela Warzybok

Homo camperis

STUDIUM ROZWOJU OSOBNICZEGO PRZEDSTAWICIELA GATUNKU

Uśmiechnięci, współobjęci, spróbujemy szukać zgody, choć różnimy się od siebie jak dwie krople czystej wody[1]

Każdy z nas gdzieś zaczyna, rozwija się, ewoluuje w swoim kierunku, ucząc się od innych. Różne są nasze caravaningowe ścieżki. Różne są nasze narzędzia do ich przemierzania. Różne mamy marzenia i środki na ich realizację. Łączy nas jedno – pasja. Pęd do podróży, chęć odkrywania nowego, ucieczki od codzienności. Ciekawość świata.

Spróbujmy znaleźć wspólny mianownik rozwoju osobniczego podróżnika-caravaningowca.

Na początku było słowo[2]

Ktoś gdzieś coś usłyszał, zobaczył, przeczytał. Na początku ta forma podróżowania nie zawsze wydaje się stworzona dla nas. Część osób wchodzi do zabawy w ciemno, inni zastanawiają się, czy to oby na pewno dla nich. Ziarno zostało posiane i kiełkuje. W okresie inkubacji zajawy zwykle stawiamy na research. Szukamy grup, forów, szukamy już czynnych, doświadczonych caravaningowców wśród bliższych i dalszych znajomych. To okres, w którym zarodek *Homo camperis* buduje swoją sieć neuronów podróżniczych poprzez oglądanie dziesiątków filmików i vlogów na YouTubie, rozpoczynanie obserwacji mniej lub bardziej znanych przedstawicieli gatunku na platformach społecznościowych oraz instynktowne poszukiwanie najlepszego dla siebie sposobu podróżowania. Uważny obserwator już na podstawie liczby lajków, obserwowań i innych akcji na social mediach oraz w internecie będzie w stanie przewidzieć, o jakim sposobie gniazdowania marzy ten niewykluty jeszcze osobnik.

Skorupka pęka

Choć nasz gatunek morfologicznie jest ssakiem, proces jego wykluwania się bardziej przypomina stadia charakterystyczne dla innego gatunku. Sama idea rośnie i dojrzewa w głowie niczym w jaju, aż nadchodzi moment jej uwolnienia, trzask i wykluwa się w nas początkujący podróżnik.

Pisklęta w zależności od temperamentu dzielą się na te bardziej zachowawcze i te szalone. Rozważne zaczynają ostrożnie od wypożyczenia upatrzonego pojazdu i wybierają się w szczegółowo zaplanowaną pierwszą podróż. Proszą o porady i polecenia, a wszystko to z przejęciem godnym neofity.

eprasa.pl 3c6b150495



Pytanie o porady na social mediach to zresztą często pułapka na niedoświadczone osobniki, ponieważ wystawione na dziesiątki nierzadko zupełnie sprzecznych porad, głupieją jeszcze bardziej niż przed zadaniem pytania.

Osobniki szalone idą na całość. Kupują sprzęt, raz przypadkiem, bo trafia się okazja, raz po minimalnym rozpatrzeniu rynku, i ruszają od razu w dziewiczy rejs. Jak i w życiu, te decyzje są zwykle wypadkową temperamentu i możliwości finansowych rzeczonego żółtodzioba.

Jazda z gniazda

Świeżo opierzony i wyposażony przedstawiciel omawianego tu gatunku wyrusza na pierwszy lot. Nadmiar pędu i niedobór przygotowań kończy się często wypadnięciem z gniazda na zbity dziób. Niektóre, zrażone tym niepowodzeniem osobniki otrzepują pióra i fukają „to nie dla mnie", po czym obrażone na tę formę podróżowania opuszczają stado.

Co bardziej zacięte uczą się na błędach i cisną dalej. Mniejsza ilość szaleństwa i sumienne przygotowania do dziewiczego rejsu zwykle owocują znacznie lepszymi doświadczeniami. Dobrze przygotowane, początkujące *Homo camperisy* zwykle unikają podstawowych błędów, a radość i wrażenia z pierwszych wyjazdów zwykle owocują wybuchem entuzjazmu i gwałtownym wzrostem świeżo wyklutej zajawy.

Instynkt stadny

Obrośnięte w piórka osobniki, często już zagnieżdżone we własnym lokum, szukają stada, w obrębie którego mogą wymienić doświadczenia, pochwalić się uwitym gniazdkiem i poszukać inspiracji na polach, na których czują się mniej pewnie. Jedni szukają inspiracji do wypadów, inni wpadają w szał ulepszeń i modyfikacji fabrycznego wyposażenia posiadanych pojazdów. Inni budują się od zera i tu podglądanie starych wyjadaczy jest bezcennym źródłem doświadczenia. Młode łączą się w podgrupy również z przyczyn społecznych – rodziny z dziećmi szukają towarzystwa w podobnym wieku dla swoich pociech, integrują się w ramach preferowanych sportów czy kierunków podróży.

Naturalnym środowiskiem, gdzie można nawiązać wszelkie relacje i spotkać wiele odmian *Homo camperis*, są zloty. Te zaś często są organizowane wokół konkretnych tematów, wydarzeń czy z myślą o odkrywaniu nowych kierunków.

Zloty cieszą się dużym powodzeniem, choć nie brakuje bardziej introwertycznych osobników, poszukujących od początku wytchnienia w ciszy i samotności. Co ciekawe, wiele, wydawałoby się, absolutnie stadnych osobników, błyszczących na każdej zlotowej imprezie, dojrzewa z czasem do kontemplacji przyrody i szukania relaksu w ciszy.

Okres dojrzewania

Okrzepły w bojach podróżnik, w docelowym pojeździe, z wyklarowanym gronem znajomych lub bez, świadom swoich potrzeb

eprasa.pl 3c6b150495

i oczekiwań względem caravaningu, rozpoczyna życie dojrzałego osobnika. Mamy party animals, które nie przepuszczą żadnego zlotu, mamy samotników unikających większych zgromadzeń i hałasu, a nawet infrastruktury kempingowej. Jest również duża frakcja pośrednia, która w zależności od nastroju i potrzeb zgrabnie łączy wszystkie możliwości, jakie daje nam caravaning, bez zamykania się w jednej formule. Rzadkim okazem jest *Homo camperis immobilis*, najczęściej właściciel przyczepy kempingowej zaparkowanej gdzieś na stałe i obudowanej bogatą infrastrukturą. W naszym kraju osobniki te szczególnie licznie występują na Półwyspie Helskim. Ten podgatunek zwykle integruje się wyłącznie w ramach własnej grupy z racji zasiedziałego trybu życia.

Tylko krowa nie zmienia zdania

Ustaliliśmy już, że opisywany przez nas gatunek morfologicznie należy do ssaków – na szczęście do krowy mu daleko, więc w ciągu żywota zainfekowanego pasją podróżniczą zmienia zdanie wielokrotnie. Ewolucja przejawia się w różnych obszarach życia *Homo camperis*. W pierwszej kolejności wraz z rosnącym doświadczeniem modyfikacjom podlega wyposażenie. Nic tak nie weryfikuje teorii jak praktyka. Lista przydasiów robi się płynna ze względu na porę roku, styl podróżowania i kierunki. Te także się zmieniają, gdyż w znakomitej większości analizowana przez nas grupa charakteryzuje się dużą ciekawością świata, głodem przygód i kolekcjonowaniem wspomnień. Wiele sztuk szeroko dzieli się swoimi osiągnięciami na tym polu w social mediach, stając się automatycznie źródłem wiedzy i inspiracji dla nowych pokoleń aspirujących do wyruszenia w świat.

Z czasem erozji ulegają grupki, znajomości i koterie powstałe na gruncie uciech zlotowych. Dorosły *Homo camperis* zaczyna się czuć pewniej w samotności, szuka nowych ludzi, nowych inspiracji, zaczyna przedkładać uroki łona natury nad kolejne zloty, konkursy i imprezy. Część uczestniczy w stałych imprezach, szczególnie upodobanych, część cały czas szuka nowych wrażeń, nowej energii i bodźców.

Vanlife i caravaning

Kiedyś pochylaliśmy się już na naszych łamach nad powyższymi zagadnieniami, jednak w analizie opisywanego gatunku należy przypomnieć, że w ekstremalnych przypadkach *Homo camperis* na stałe opuszczają miejsce stacjonarnego zamieszkiwania, ba, nawet sprzedają dom lub mieszkanie i wyruszają w świat w pełnym wymiarze godzin. Taka decyzja zawsze wymaga ogromnej odwagi i niestandardowych opcji finansowania takiej drogi życiowej. XXI w. jest dla nas łaskawy, ponieważ możemy się utrzymywać z tzw. pracy zdalnej, zamiast najmować się po drodze choćby do prac rolnych.

Najsłynniejsi podróżnicy mają też potencjał na monetyzację swoich wspomnień i żyją z wydawania ich w formie książkowej, z prelekcji na zlotach, festiwalach i targach, a także z reklam, które z czasem zaczynają się pojawiać w ich życiu z racji dużej rozpoznawalności.

Doświadczenie jednak pokazuje, że nawet najwytrwalsi nomadzi koniec końców zapuszczają korzenie, choć niekoniecznie wracają w rodzime strony. Bywa, że jeden z odwiedzonych krajów staje się ich wymarzoną *terra nova* i tam rozpoczynają nowy etap w życiu. Zwykle motorem takich zmian okazuje się ich potomstwo, które na pewnym etapie życia potrzebuje po prostu stałych więzi społecznych związanych z własnym rozwojem osobniczym.

W stronę słońca aż po horyzontu kres[3]

Jak długo trwa i kiedy się kończy żywot *Homo camperis*? Podróżowanie to taki rodzaj pasji, która zwykle infekuje nas dożywotnio. Albo się to lubi, albo nie.

Ludzie dzielą się na domatorów i podróżników. Dla tych drugich każda okazja do wycieczki jest dobra. Wracając z jednej podróży, planują drugą. Żywot stacjonarny służy tylko zaspokojeniu potrzeb życiowych, obowiązków społecznych, rodzinnych i gromadzeniu funduszy na kolejne wyjazdy. *Homo camperis* dodatkowo charakteryzuje się dużą potrzebą niezależności i swobody podróżowania, ponieważ caravaning to wolność.

Kto zasmakował wolności, będzie jej szukał do końca, mimo ograniczeń, jakie przynosi ze sobą wiek i zdrowie.

Jeżeli mamy do czynienia z prawdziwym pasjonatem, to prawda jest taka, że trzyma nas do końca. Końca życia lub pieniędzy. Cóż, proza życia jest nieubłagana.

Nie opowiedziałem nawet połowy tego, co widziałem, gdyż nikt i tak by mi nie uwierzył[4]

Przedstawiciele *Homo camperis* wiodą niezwykle barwny żywot. Poznają różnych ludzi, doświadczają innych kultur, próbują nowych kuchni i chłoną świat wszystkimi zmysłami. Często nie do końca rozumiani przez bardziej osiadłych członków rodziny lub znajomych, są niekończącą się skarbnicą opowieści i anegdot, a ich przygody budują barwne portfolio wspomnień, które są największym kapitałem każdego *Homo sapiens*.

Bez względu na to, jaką drogę w podróżowaniu na własną rękę obiorą, jest ona ciekawa, pełna przygód i ubogacająca.

PRZYPISY

1 Wisława Szymborska, „Nic dwa razy się nie zdarza”

2 Ewangelia wg św. Jana J 1,1

3 2 plus 1, „Iść w stronę słońca”

4 Marco Polo

eprasa.pl 3c6b150495

A CO TY WIESZ **O TLENKU WĘGLA?**

Wraz ze wzrostem popularności turystyki caravaningowej coraz większe znaczenie zyskuje zwiększenie świadomości użytkowników kamperów i przyczep kempingowych na temat ryzyka zatrucia tlenkiem węgla (CO), zasad doboru właściwych czujników oraz praktycznych metod ograniczania zagrożenia w realnych warunkach podróży i biwakowania.

Marcin Turko

Moim zdaniem świadomość zagrożenia tlenkiem węgla w pojazdach kempingowych nie jest jeszcze powszechna, dopóki pojawiają się treści, do których zastosowanie się może prowadzić do kłopotów. Warto więc na wstępie dodać, że tlenek węgla (CO) powstaje w wyniku niepełnego spalania paliw. W pojazdach kempingowych będą nimi najczęściej gaz lub olej napędowy. Tlenek węgla (nie mylić z dwutlenkiem węgla CO_2) jest bezbarwny, bezwonny i niedrażniący, dlatego bywa określany jako „cichy zabójca". W naszych organizmach wiąże się z hemoglobiną wielokrotnie silniej niż tlen, przez co szybko prowadzi do niedotlenienia, czasem nieodwracalnych zmian, a nawet do zgonu.

Po co pisać o tak oczywistych rzeczach?

Do napisania tego tekstu skłoniły mnie wielokrotnie napotkane w sieci „rady" samozwańczych ekspertów. Internet oferuje ogromne możliwości w dzieleniu się informacjami, ale trzeba pamiętać, że nie każda opublikowana porada powinna być traktowana jako wzór do naśladowania. Poświęcając ćwierć wieku pożarnictwu, widziałem zbyt wiele, aby teraz móc przymknąć oko na sytuacje, w których osoby pytające na forach społecznościowych o zasadność montażu czujnika tlenku węgla w kamperze otrzymują odpowiedzi zupełnie oderwane od rzeczywistości, np.: „Jak masz za dużo pieniędzy, to kup, ale urządzenia gazowe w kamperach mają zamkniętą komorę spalania, więc czujnik to zbędny gadżet. Co innego w domu przy piecu na węgiel". Niestety w internecie – zwłaszcza na facebookowych grupach – obok wartościowych informacji pojawiają się też niebezpieczne i nieprawdziwe treści. Problem powstaje wtedy, gdy takie „porady" mogą prowadzić do poważnych konsekwencji.

Dlaczego tlenek węgla jest groźny również w kamperze i przyczepie?

W caravaningu ryzyko rośnie, ponieważ mamy do czynienia z małą kubaturą i szybkim „nasycaniem" wnętrza zanieczyszczeniami, częstą eksploatacją nie zawsze poddawanych przeglądom urządzeń gazowych (ogrzewanie,

eprasa.pl 3c6b150495







Najczęstsze źródła CO i scenariusze zagrożenia w caravaningu

Źródło	Typowe scenariusze zagrożenia
Ogrzewanie postojowe	Nieprawidłowy ciąg, nieszczelności, zablokowany wylot spalin, brak dopływu powietrza do komory spalania
Lodówka absorpcyjna zasilana gazem	Nieprawidłowy montaż lub serwis, cofanie spalin do wnętrza przez nieszczelności zabudowy lodówki
Kuchenka, piekarnik	Używanie do ogrzewania wnętrza, gotowanie przy ograniczonej wentylacji
Agregat prądotwórczy	Praca w pobliżu okien/klap, w przedsionku, pod markizą lub w zagłębieniu terenu
Silnik pojazdu	Praca na postoju (np. dogrzewanie, ładowanie akumulatora), szczególnie przy niesprzyjającym wietrze lub gdy wloty powietrza są blisko wylotu spalin
Śnieg, liście, błoto	Zasłonięte kratki wentylacyjne i wyloty spalin, co zmienia warunki pracy urządzeń. Niedrożność spowodowana zanieczyszczeniami

lodówka absorpcyjna, kuchenka), a także warunkami, które sprzyjają cofaniu spalin i niedoborowi tlenu (silny wiatr, zasłonięte kratki, śnieg, praca na postoju w zagłębieniu terenu). Warto zatem zdementować cytowaną w poprzednim akapicie „poradę" i odpowiedzieć na pytanie, czy np. piec Truma Combi, który ma zamkniętą komorę spalania, może w jakikolwiek sposób generować tlenek węgla?

Tak, każde urządzenie w pojeździe kempingowym, które ma zarówno zamkniętą, jak i otwartą komorę spalania, może emitować tlenek węgla do wnętrza. Oczywiste jest, że ryzyko emisji jest znacznie niższe niż w przypadku urządzeń z otwartą komorą, czyli taką, do której użytkownik ma dostęp, jak np. w piecu na węgiel. Zamknięta komora spalania we wspomnianej Trumie Combi pobiera powietrze z zewnątrz, co zasadniczo zmniejsza ryzyko pojawienia się tlenku węgla z powodu braku tlenu wewnątrz pojazdu. Mimo tego tlenek węgla i tu może się pojawić np. w wyniku awarii lub nieszczelności instalacji odprowadzania spalin czy wadliwie wykonanej instalacji. Gdy zawiedzie lub zostanie uszkodzony przewód spalinowo-powietrzny, dojdzie do rozszczelnienia komory spalania i wówczas spaliny mogą się przedostać do wnętrza.

Objawy zatrucia i procedura działania (co robić, gdy zadziała alarm czujnika tlenku węgla?)

Wczesne objawy mogą przypominać przeziębienie lub zatrucie pokarmowe: ból i zawroty głowy, nudności, osłabienie, senność, zaburzenia koncentracji. W warunkach noclegu szczególnie groźna jest narastająca senność – narażone na emisję tlenku węgla osoby mogą nie zareagować na zagrożenie. W przypadku uruchomienia alarmu czujnika tlenku węgla nie należy lekceważyć zagrożenia. Naciśnięcie przycisku test/reset podczas alarmu CO pozwala urządzeniu zresetować obliczenia i ponownie zmierzyć, czy stężenie tlenku węgla nadal się utrzymuje. Jeśli czujnik

eprasa.pl 3c6b150495

ponownie zaalarmuje, oznacza to, że w pojeździe pojawił się tlenek węgla. Pierwszą czynnością, którą należy wykonać natychmiast, jest przewietrzenie wnętrza poprzez otwarcie drzwi, okien i dodatkowych wywietrzników. Następnie trzeba opuścić pojazd, nie zapominając również o zwierzętach. Wbrew pozorom czas reakcji ma tu kluczowe znaczenie. Jeśli wartość wykrytego tlenku węgla jest wyświetlana na wyświetlaczu czujnika, nie należy uporczywie kasować alarmu i czekać wewnątrz z podejrzeniem, że może to błąd... Jeśli istnieje taka możliwość, należy wyłączyć wszystkie źródła spalania, takie jak piec na gaz lub olej napędowy, kuchenkę i inne urządzenia, pod warunkiem że nie wiąże się to z narażeniem siebie na niebezpieczeństwo. W kolejnym kroku należy zadzwonić po pomoc, wybierając numer 112, i dokładnie opisać podejrzenie zatrucia tlenkiem węgla. Nie wolno ignorować alarmu ani wracać do pojazdu po rzeczy, dopóki nie zostanie potwierdzone, że jest to bezpieczne. Jeśli ktoś wykazuje objawy zatrucia, należy zapewnić mu dostęp do świeżego powietrza i oczekiwać na przyjazd służb ratunkowych, nie podając alkoholu ani nie próbując przeczekać sytuacji.

Resetowanie czujnika tlenku węgla – prawda i internetowe mity

W czujnikach przystosowanych do pracy zarówno w budownictwie mieszkaniowym, jak i w pojazdach rekreacyjnych spotkamy się z przyciskiem odpowiedzialnym za reset i jednocześnie uruchomienie testu urządzenia. Bardzo często jest to źle interpretowane i mylone z tzw. kalibracją. Internetowi „doradcy" podpowiadają, że reset urządzenia powinien być wykonany w tak zwanej czystej strefie, czyli bez zawartości tlenku węgla. Nic bardziej mylnego, ponieważ urządzenia do użytku domowego oraz pojazdów kempingowych kalibrowane są przez producenta jeden raz na cały okres ich użytkowania. Co więc wywołuje resetowanie detektora tlenku węgla i dlaczego ważne jest, aby to wykonać, by z całą pewnością potwierdzić zagrożenie? O odpowiedź poprosiłem Kamila Jackowicza reprezentującego firmę Aisko – generalnego autoryzowanego dystrybutora czujników marki Kidde w Polsce.

„Resetowanie detektora tlenku węgla nie ma związku z kalibracją urządzenia, lecz służy weryfikacji, czy zagrożenie nadal występuje. Reset wywoływany jest ręcznie poprzez wciśnięcie przycisku i polega na skasowaniu aktywnego alarmu, aby sprawdzić, czy po ponownej ocenie warunków otoczenia urządzenie nadal wykrywa obecność czadu. Jeżeli po tej procedurze czujnik ponownie uruchomi sygnalizację alarmową, oznacza to, że obecność tlenku węgla została potwierdzona.

Reset pełni tym samym dodatkową funkcję weryfikacyjną. Nie służy on zmianie czułości sensora ani ustawieniu czujnika od nowa, lecz sprawdzeniu, czy przyczyna alarmu rzeczywiście ustąpiła. Jego wykonanie ma znaczenie praktyczne – pozwala odróżnić incydentalne zdarzenie od realnego i utrzymującego się zagrożenia.

Trzeba przy tym wyraźnie podkreślić, że w przypadku jakichkolwiek wątpliwości co do przyczyny alarmu należy przyjąć, iż został on wywołany niebezpiecznym poziomem tlenku węgla. W takiej sytuacji priorytetem jest ewakuacja i dalsze postępowanie zgodne z zasadami bezpieczeństwa".

Jakie czujniki powinny być wykorzystywane w caravaningu, a jakie się nie nadają?

Na wstępie należy podkreślić, że czujnik tlenku węgla (CO) to nie to samo, co czujnik dymu ani czujnik gazu. Do ochrony przed zatruciem

Objawy zatrucia i procedura działania (co robić, gdy zadziała alarm czujnika tlenku węgla)

Krok	Opis działania
Natychmiast przewietrz	Otwórz drzwi, okna i wywietrzniki; uruchom wentylację, jeśli to bezpieczne
Ewakuuj wszystkich na zewnątrz	Wyprowadź wszystkich, również zwierzęta. Liczy się szybka reakcja
Wyłącz źródła spalania	Wyłącz ogrzewanie spalające gaz, olej napędowy, kuchenkę, agregat prądotwórczy, silnik – tylko wtedy, gdy możesz zrobić to szybko i bez ryzyka dla siebie
Zadzwoń po pomoc (112)	Poinformuj służby o podejrzeniu zatrucia tlenkiem węgla
Nie ignoruj alarmu, nie wracaj do pojazdu	Nie wracaj po rzeczy, dopóki nie zostanie potwierdzone, że jest bezpiecznie
Jeżeli ktoś ma objawy zatrucia	Zadbaj o dostęp do świeżego powietrza i czekaj na służby ratunkowe; nie podawaj alkoholu, nie przeczekuj sytuacji

Na co patrzeć przy doborze czujnika CO do kampera/przyczepy

Kryterium	Opis/Wymagania
Norma do pojazdów rekreacyjnych	EN 50291-2:2019 (polska norma PN-EN 50291-2:2020)
Technologia sensora	Preferowany sensor elektrochemiczny (stabilny i selektywny dla CO)
Zasilanie	Najbezpieczniejsze są modele bateryjne (działają także przy braku 230 V/awarii instalacji). Warto wybierać wersje z baterią o długiej żywotności lub baterią wbudowaną na cały okres pracy
Sygnalizacja końca życia czujnika (EOL)	Jasne określenie żywotności sensora (np. 5–10 lat, zależnie od modelu)
Funkcje diagnostyczne	Test, autokontrola, pamięć alarmów, czytelne komunikaty o błędach/rozładowaniu baterii
Odporność mechaniczna	Przeznaczenie do pracy w warunkach mobilnych (wstrząsy, zmiany temperatury), co zwykle wynika właśnie z PN-EN 50291-2:2020

eprasa.pl 3c6b150495





czadem potrzebny jest dedykowany czujnik tlenku węgla z sensorem elektrochemicznym. Czujnik dymu to urządzenie, które wykrywa obecność dymu lub produktów spalania w powietrzu. Jego działanie polega na identyfikacji cząsteczek dymu lub gazów powstałych podczas spalania w otoczeniu. Właśnie te substancje stanowią pierwsze sygnały ostrzegawcze, że w pojeździe może się rozwijać niebezpieczna sytuacja. Z kolei typowy czujnik gazu jest projektowany pod metan, propan-butan i absolutnie nie zastępuje detektora CO. W praktyce w kamperze lub przyczepie kempingowej często potrzebne są co najmniej dwa typy urządzeń: czujnik CO (czad) oraz czujnik dymu; opcjonalnie czujnik LPG.

Jaki więc czujnik tlenku węgla wybrać? Na pewno nie może to być losowy zakup. Wybierając detektor CO do pojazdu kempingowego, należy zwracać uwagę na zgodność z odpowiednią normą. Na rynku znajdziemy czujniki wykonane zgodnie z normą PN-EN 50291-1:2018+AC:2021, która dotyczy czujników przeznaczonych głównie do zastosowań domowych. Natomiast PN-EN 50291-2:2019 obejmuje urządzenia zaprojektowane do pracy w pojazdach rekreacyjnych (kampery, przyczepy) i na łodziach – czyli w środowisku o większych wahaniach temperatury, wilgotności i wibracjach. W praktyce oznacza to czujniki o wzmocnionej konstrukcji i przebadane do takich warunków. Zatem podczas zakupu czujnika do swojego kampera lub przyczepy kempingowej trzeba szukać informacji o zgodności z normą dla kamperów, przyczep lub łodzi: EN 50291-2:2019 (polska norma PN-EN 50291-2:2020). Lepiej odpuścić sobie urządzenia, które okraszone są wyłącznie hasłami „czujnik czadu, czujnik do wszystkiego", bez wskazania normy lub jednostki badającej, a już na pewno nie kupować ich na znanych, dalekowschodnich platformach sprzedażowych. Nie należy się sugerować wyłącznie ceną ani obecnością wyświetlacza, choć ten jest akurat cennym dodatkiem, bowiem wskaże zawartość tlenku węgla w trakcie alarmu i łatwiej jest też odróżnić alarm zagrożenia od alarmu słabej baterii. Zawartość tego „cichego zabójcy" w powietrzu wskazywana jest w jednostkach „ppm" (parts per million, czyli liczba cząstek na milion). Oznacza to, że 1 ppm to jedna cząstka tlenku węgla na milion cząstek powietrza. Nawet stosunkowo niewielkie wartości ppm mogą być szkodliwe dla zdrowia, dlatego warto zwracać uwagę na wskazania czujników i pamiętać, że przekroczenie już ok. 50 ppm przez dłuższy czas może prowadzić do złego samopoczucia, a wyższe stężenia – do poważnego

Wybrane czujniki tlenku węgla z deklarowaną zgodnością z normą PN-EN 50291-2 (pojazdy rekreacyjne)

Producent	Model	Rodzaj	Zasilanie	Gwarancja i żywotność
Kidde	K7DCO	Czujnik CO z wyświetlaczem	2 wymienne baterie AA	10 lat gwarancji i żywotności
Kidde	K7CO	Czujnik CO z wyświetlaczem	2 wymienne baterie AA	10 lat gwarancji i żywotności
FireAngel	FA3313	Czujnik CO z wyświetlaczem	2 wymienne baterie AA	10 lat gwarancji i żywotności
FireAngel	FA3820	Czujnik CO z wyświetlaczem	Wbudowana 10-letnia bateria litowa	10 lat gwarancji i żywotności
FireAngel	FA3322	Czujnik CO z wyświetlaczem	Wbudowana 10-letnia bateria litowa	10 lat gwarancji i żywotności

eprasa.pl 3c6b150495

zagrożenia życia. Dzięki tej skali łatwiej sobie uświadomić, jak niewielka ilość CO może być niebezpieczna w zamkniętej przestrzeni.

Montaż i eksploatacja czujnika CO w pojeździe kempingowym

Konkretne zalecenia montażowe zależą od modelu – zawsze należy stosować się do instrukcji producenta. W praktyce warto pamiętać o kilku zasadach, które pozwalają uniknąć typowych błędów. Przede wszystkim minimum jeden czujnik tlenku węgla powinien być zainstalowany w części mieszkalnej pojazdu, a w przypadku dużych kamperów lub przyczep warto rozważyć dodatkowy w okolicy sypialni. Kluczowe jest właściwe ulokowanie detektora – należy się wystrzegać instalowania go w miejscach, gdzie może być narażony na działanie pary wodnej lub bezpośrednich strumieni powietrza, takich jak okolice kratek nawiewu, tuż nad kuchenką czy w tzw. martwych strefach wentylacyjnych. Urządzenie trzeba regularnie testować zgodnie z instrukcją – zazwyczaj za pomocą przycisku TEST – oraz reagować na komunikaty o niskim zasilaniu lub końcu życia sensora. Po każdym zdarzeniu alarmowym należy potraktować sygnał poważnie i ustalić przyczynę, a nie tylko ograniczać się do wywietrzenia wnętrza. Czujnik należy wymienić po upływie jego żywotności, ponieważ sensor CO starzeje się nawet wtedy, gdy alarm nigdy nie zadziałał.

Podsumowując, w caravaningu liczy się nie tylko wygodny pojazd kempingowy i wolność podróżowania. Ważne są też dwa filary bezpieczeństwa: sprawne i serwisowane urządzenia spalające paliwo oraz właściwie dobrany czujnik CO (najlepiej zgodny z PN-EN 50291-2:2020), zamontowany tak, by alarm był słyszalny w nocy. To prosta inwestycja, która realnie zmniejsza ryzyko najpoważniejszego scenariusza: zatrucia podczas snu.

Stężenie CO	Objawy i skutki dla osób dorosłych
do 35 ppm	Maksymalne stężenie przy długotrwałym przebywaniu
100 ppm	Lekki ból głowy, nudności, zmęczenie (objawy grypopodobne)
200 ppm	Zawroty i bóle głowy po 2–3 godz.
400 ppm	Nudności, ból głowy w okolicy czoła, senność, dezorientacja i przyśpieszona akcja serca. Zagrożenie dla życia po wdychaniu przez dłużej niż 3 godz. Zawroty i bóle głowy po 2–3 godz.
800 ppm	Silne bóle głowy, konwulsje, uszkodzenia kluczowych narządów. Ryzyko wystąpienia zgonu w ciągu 2–3 godz.

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495

CZWARTA DYREKTYWA O PRAWACH JAZDY

Możliwość prowadzenia kampera o masie większej o 750 kg z prawem jazdy kategorii B to marzenie wielu. Nim w 2029 r. brać caravaningowa wreszcie zyska nowe uprawnienia, warto w ogóle zapytać: które kampery da się przystosować do długo wyczekiwanej zmiany przepisów?

Rafał Dobrowolski
Fot. R. Materiały VB-Airsuspension

Zwiększenie limitu wagowego dla prawa jazdy kategorii B do 4,25 t dla kierujących kamperami jest od 2003 r. podnoszone przez Europejską Federację Caravaningu (ECF) wraz z niemieckim Stowarzyszeniem Przemysłu Caravaningowego (CIVD). Z biegiem lat do grona lobbujących dołączyły krajowe stowarzyszenia, w tym z Polski. Upragniona zmiana ma na celu zaoferowanie właścicielom kamperów większej elastyczności, skoro pojazdy bazowe (tzw. gołe podwozia i furgony) mocno w porównaniu z latami 50. czy jeszcze 70. przybrały na wadze. Zaostrzenie standardów bezpieczeństwa i wymogów środowiskowych drastycznie ograniczyło ich ładowność (czasem nawet do 400–300 kg) w limicie 3500 kg DMC, co dla dominującego grona fanów caravaningu stało się nieznośne, skoro legitymują się prawem jazdy kategorii B.

Koronnym argumentem za podniesieniem limitu DMC do 4,25 t dla najpopularniejszego prawa jazdy jest także oddanie producentom kamperów większej swobody w projektowaniu gamy pojazdów, których pokłady pozwolą klientom podróżować w liczniejszym gronie – bez rezygnacji z cięższego wyposażenia, by wspomnieć elektryczne rowery. W ten sposób caravaning ma jeszcze bardziej zyskać na atrakcyjności i cechować się niższymi kosztami i mniejszym śladem węglowym.

– Po trudnych negocjacjach i ponad dwóch dekadach wysiłków wszystkie trzy organy decyzyjne UE – Komisja, Rada i Parlament – udzieliły zasadniczo pozytywnej odpowiedzi na planowaną czwartą

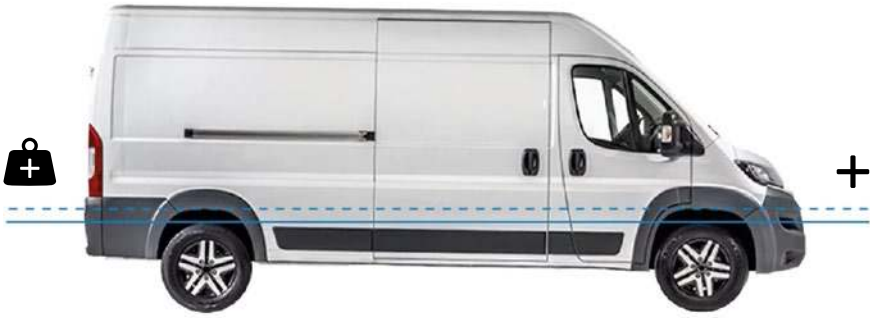
eprasa.pl 3c6b150495

unijną dyrektywę w sprawie praw jazdy. Co najbardziej cieszy, nowelą przepisów zdecydowano się objąć wszystkie kampery – także z konwencjonalnymi napędami! Innymi słowy, nowe rozszerzenie prawa jazdy kategorii B dotyczy wszystkich kamperów do 4,25 t – zapewnia Jost Krüger, kierownik Departamentu Technologii, Środowiska i Infrastruktury w organizacji branżowej Caravaning Industrie Verband e.V. (CIVD). – Owszem, Komisja chciała uwzględnić tylko pojazdy z napędem alternatywnym, ale udało nam się uzyskać poparcie państw członkowskich i Parlamentu Europejskiego – dodaje.

Nowe przepisy ujęte w dyrektywie pod oznaczeniem B.96.02 zezwalają na prowadzenie samochodów kempingowych o masie całkowitej do 4,25 t oraz zestawów, tj. z przyczepą o masie do 5 t z prawem jazdy kategorii B. Reforma „czwartej dyrektywy praw jazdy" (4th EU Driving Licence Directive) wymaga jednak od kierujących dodatkowych kwalifikacji, takich jak jednodniowy kurs szkoleniowy lub egzamin. Szczegóły uzyskania nowych uprawnień pozostawiono do decyzji państw członkowskich. Przepisy krajowe muszą zostać uchwalone do końca listopada 2028 r., a ich praktyczne wdrożenie musi nastąpić do końca listopada 2029 r.

Skoro podwaliny zrzucające osławiony limit wagowy już są, to teraz warto pilnować, by przepisy krajowe maksymalnie uprościły dostęp do nowego prawa jazdy. To o tyle istotne, że gdy wprowadzano ułatwienie typu B96 dla posiadaczy przyczep, to np. w Niemczech wystarczy odbyć jednodniowe szkolenie, a w Polsce nie obejdzie się bez egzaminu.

Tymczasem warto postawić pytanie: jak skorzystać z podwyższonego limitu wagowego? Najprościej oczywiście będzie wymienić, tj. kupić kampera o większej ładowności. A posiadany przez nas kamper o DMC 3,5 t? Nie od dziś



Zdecydowana większość kamperów jest od lat rejestrowana w limicie 3500 kg DMC, by usatysfakcjonować największą grupę fanów caravaningu, to znaczy posiadaczy prawa jazdy kategorii B. Bliźniaczo podobne modele można równie dobrze kupić w tzw. wersjach heavy chassis, czyli z większą ładownością

posiadacze zarejestrowanych mogą – pod pewnymi warunkami – przerejestrować je na kategorię 4250 kg!

Jak 3,5-tonowy kamper awansuje do wyższej kategorii wagowej?

Każdy chyba ma świadomość, że jakkolwiek wymagania i normy prawne różnią się w zależności od regionu świata, to i tak w przypadku jakiegokolwiek pojazdu gwarancją jego bezpieczeństwa i gotowości do drogi jest żmudna i rygorystyczna procedura homologacyjna. Homologacja to kluczowy element w procesach testów i certyfikacji samochodów. Bez zdobycia świadectwa homologacji typu pojazdu żaden egzemplarz nie może trafić na drogi.

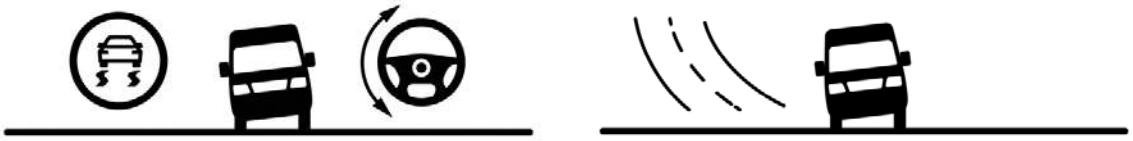
Homologacja to długa i wymagająca procedura, której finałem jest wydanie świadectwa homologacji typu pojazdu (Whole Vehicle Type Approval). Taki dokument stanowi potwierdzenie, że pojazd spełnia wszystkie rygorystyczne





Nie jest tajemnicą, że w kamperach w górnym limicie dopuszczalnego obciążenia najbardziej cierpi tylna oś. Pojazd zwykle „siada" na resorach. Tu kompozytowe resory piórowe do modeli podwozi Ducato X250-X290 pozwolą zmniejszyć masę kampera nawet o 25 kg (!) i zwiększyć komfort jazdy (i wysokość zawieszenia) w porównaniu z oryginalnym

eprasa.pl 3c6b150495



W perspektywie wyższych uprawnień na kategorię prawa jazdy B nie bez znaczenia jest dodatkowy balast w postaci 750 kg. Problematyczne może być umieszczenie tej dodatkowej masy gdzieś wysoko, co może skutkować nie tylko (intuicyjnie wyczuwaną) tendencją do przewrotki na bok i wrażliwością na boczny wiatr, ale też może prowadzić do utraty skuteczności hamowania – całe zadanie wyhamowania samochodu spoczywa wówczas na osi przedniej, której hamulce mogą być zwyczajnie za słabe, aby mu podołać

wymagania prawne, przede wszystkim te chroniące bezpieczeństwo pasażerów, dbające o odpowiedni poziom emisji spalin oraz rygorystyczne specyfikacje poszczególnych układów. Część z nich jest homologowana bezpośrednio przez dostawców, którzy ponoszą za nie pełną odpowiedzialność, tworząc w ten sposób fundament całej procedury certyfikacyjnej. Takich komponentów jest około 50, a należą do nich między innymi szyby, pasy bezpieczeństwa, reflektory i opony. Do tego dochodzą tzw. zatwierdzenia systemowe, realizowane we współpracy z niezależnymi, renomowanymi służbami technicznymi, takimi jak TÜV SÜD czy DEKRA, upoważnionymi przez organy homologacyjne, podczas których weryfikowana jest zgodność z około 80 przepisami (sic!) i normami Unii Europejskiej. Homologacje systemów składają się następnie na tzw. unijną homologację całego pojazdu (EU Whole Vehicle Type Approval). Na podstawie unijnej homologacji każdy wyprodukowany pojazd otrzymuje świadectwo zgodności (COC). Taki dokument jest absolutnie niezbędny do pierwszej rejestracji w urzędzie oraz do bezproblemowego wydania tablic rejestracyjnych.

Dzięki rygorystycznym procedurom fani caravaningu mają gwarancję, że ich kamper jest w pełni bezpieczny. A jeśli np. w toku produkcji dana modyfikacja wpływa na jakiekolwiek parametry homologacyjne? Wszystkie dokumenty muszą zostać zaktualizowane! I tu pytanie: zakładając wejście w życie owego upragnionego „czwartego unijnego prawa jazdy", czy posiadacze dzisiaj zarejestrowanych kamperów jako 3,5-tonowych będą mogli je przerejestrować na kategorię 4250 kg?

– W przypadku wielu kamperów może wystarczyć deklaracja producenta. Dokumenty COC powinny być wystawione w języku, w którym pojazd został zarejestrowany po raz pierwszy, co nie zawsze jest dziś po prostu możliwe, by finalnie zmienić DMC. Jednak z moich informacji wynika, że na ogół np. w Niemczech da się podwyższyć ładowność i masę całkowitą – odpowiada Jost Krüger z CIVD.

Kampery są najczęściej rejestrowane jako samochody specjalne kempingowe w kategorii M1 (do ośmiu miejsc siedzących poza kierowcą). Furgony (dostawczaki) zazwyczaj należą do kategorii N1 (przewóz ładunków do 3,5 t) lub N2 (powyżej 3,5 t), choć po przebudowie na kampervana mogą zmienić kategorię na M1.

Generalnie zamiana DMC jest w wielu krajach UE możliwa już od dłuższego czasu, choć dla



Zaletą VB-Airsuspension jest to, że producent oferuje rozwiązanie dla niemal każdego kampera czy pojazdu, który dopiero ma być bazą pod zabudowę o większym DMC. W przeciwieństwie do konwencjonalnej modernizacji tu wyrzucamy sprężyny, a nawet fabryczne wahacze, by obie osie miały pneumatykę. Tu jeden z nowszych zestawów homologowany dla VW T 6.1

eprasa.pl 3c6b150495





Tu szczegół konstrukcyjny pneumatyki zawieszenia, która pozwala zmodernizować pojazd, tj. dostosować go do większych obciążeń

opisanego przypadku „+750 kg DMC" będzie wymagać technicznego potwierdzenia przez producenta pojazdu, że jest ona zgodna z homologacją. Po drugie, mogą być konieczne modyfikacje techniczne: felgi i opony o większej nośności, mocniejsze elementy (sprężyny, resory piórowe). Pytanie brzmi: przy jakiej wartości kampera będzie to miało sens ekonomiczny?

Koszty zwiększenia ładowności o 750 kg

Rozważmy scenariusz wejścia do wyższej kategorii wagowej, jaki z powodzeniem realizują posiadacze kamperów w innych krajach.

– To bardzo indywidualna kwestia i zależy od pojazdu, ale miejmy pewność, że czasami możliwe jest zwiększenie ładowności i masy całkowitej dzięki tańszym zestawom do modernizacji. VB-Airsuspension ma rozwiązanie dla każdego budżetu – zapewnia Dani Georges Zodeh, regionalny kierownik sprzedaży zawieszeń pneumatycznych na region Europy Wschodniej i na Bliskim Wschodzie w firmie VB-Airsuspension.

Zwiększenie maksymalnej masy całkowitej z 3,5 t do 4,25 t to prawie 750 kg więcej, np. poprzez dodanie dodatkowego bagażu. Pomijamy tu, że taki kamper awansujący do wyższej kategorii wagowej będzie miał nieco wyższą masę własną właśnie z uwagi na konieczność wzmocnienia m.in. układu zawieszenia i hamulcowego. Przybierze na wadze, bo trzeba założyć mocniejsze felgi i opony, a także np. tarcze hamulcowe, mocniejsze sprężyny/resory piórowe itp. Gdy dodamy do tego pneumatyczne zestawy modernizujące zawieszenie, masa własna na ogół nie rośnie.

No dobrze, a jak wymienione instytuty homologujące sprawdzą takiego kampera, który zamiast 3,5 t DMC ma mieć 4250 kg? – W celu przeprowadzenia testów WDT Services instaluje układ zawieszenia pneumatycznego firmy VB-Airsuspension i obciąża pojazd do maksymalnego obciążenia. Testujemy pojazdy z tej serii bardzo dokładnie. Przeprowadzamy testy hamowania R13, testy układu kierowniczego R79, testy ESC R140 oraz oceniamy nowe właściwości jezdne pojazdów z tej serii. Dodatkowo przeprowadzamy ocenę wytrzymałości podwozia. Testy przeprowadza certyfikowany instytut, taki jak TÜV Nord – przybliża proces Dani Georges Zodeh z VB-Airsuspension.

Ów skomplikowany i czasochłonny proces przybliża reprezentant uprawnionego organu technicznego, upoważnionego przez organy homologacyjne w krajach UE. – Zwiększenie dopuszczalnej masy całkowitej z 3500 kg na 4250 kg oznacza konieczność powtórzenia badań układu hamulcowego, kierowniczego, urządzenia do holowania, układu regulacji ustawienia świateł mijania, aby sprawdzić, czy te układy nadal pracują wystarczająco skutecznie przy większej masie – tłumaczy Kamil Przewoski z instytutu IDIADA Poland. – Dodatkowo należy w jakiś sposób (badania, obliczenia) zweryfikować, czy układ zawieszenia podoła większej masie. Przykładowo odnośnie do utrzymania odpowiedniej wysokości zawieszenia i oceny wytrzymałości poszczególnych elementów nie ma

eprasa.pl 3c6b150495

na to badań homologacyjnych, więc podmiot, który zwiększa DMC, bierze cywilną odpowiedzialność na siebie, że np. jakiś wahacz pod większym obciążeniem nie pęknie podczas jazdy, doprowadzając do poważnego wypadku. Wreszcie należy się upewnić, czy opony są prawidłowo dobrane pod większe obciążenie. I tu mogą zacząć się schody, bo zmiana opon na inne, nieujęte w oryginalnej homologacji pojazdu, może pociągać za sobą szereg problemów, by wspomnieć zmianę wysokości samochodu, a co za tym idzie wysokości montażu świateł czy tablicy rejestracyjnej, co może stanowić problem, gdy któryś z tych elementów był już np. na maksymalnej dozwolonej przepisami wysokości przed zmianą opon. Wyższy indeks nośności ogumienia wpływa też na zmianę oporów toczenia, co oznacza utratę ważności homologacji na emisję spalin.

Powyższe tylko dowodzi, jak trudnym przedsięwzięciem może być modernizacja posiadanego kampera, by bez ryzyka wozić dodatkowe 750 kg balastu. O ile taki ciężar nisko i między osiami pojazdu może mieć wpływ tylko na słabsze osiągi (przyspieszenie), o tyle już dodatkowy balast umieszczany na dachu (!) i za tylną osią zdecydowanie zmieni charakterystykę pracy zawieszenia. Kamper będzie zupełnie inaczej reagował podczas manewrów wyprzedzania, hamowania awaryjnego, a nawet przy wietrznej pogodzie.

Kampery o DMC 3500 kg i heavy chassis

Z oczywistych względów fabryki pojazdów bazowych i kamperów nie od dziś są przygotowane na „czwartą dyrektywę praw jazdy". Jest tak, bo wiele pojazdów jest konstrukcyjnie zaprojektowanych do jazdy z masą całkowitą większą niż podana w dowodzie rejestracyjnym. Niemniej są one rejestrowane z mniejszą DMC, np. aby być zaszeregowane jako samochód dostawczy zamiast ciężarowy lub by mogły być prowadzone z prawem jazdy kategorii B.

Producenci pojazdów bazowych, które zyskały popularność wśród budujących kampery, zwykle homologują je w kilku wariantach – do 3,5 t (na prawo jazdy kategorii B), a cięższe odmiany oferują DMC od np. 3850 do 4250 kg, a nawet 5 t i więcej. Przykładowo na rynku pierwotnym trzeba dopłacić szacunkowo 2–4 tys. euro, by upatrzony przez nas model kampera miał o ok. 750 kg większą masę całkowitą. To cena li tylko za mocniejsze składowe podwozia (tzw. heavy chassis). Dodatkowej dopłaty wymaga mocniejszy silnik. Z kolei z myślą o rynku wtórnym powstały zestawy modernizujące, tj. podnoszące ładowność dla większości pojazdów, które pierwotnie zarejestrowano w limicie 3,5 t, by wspomnieć podwozia: Fiat Ducato X250/X290, Peugeot Boxer, Citroën Jumper, Opel Movano, Mercedes Sprinter, Volkswagen Crafter, Renault Master i Ford Transit.

Większe naciski na osie

Od razu podkreślmy, że nie każdy kamper może mieć podniesione DMC. Powodem jest niebotyczne zwiększenie dopuszczalnych nacisków na osie, które są określone przez producenta podwozia. Niemniej jednak gama wymienionych pojazdów bazowych jest z założenia produkowana właśnie z myślą o interesującym i całkiem satysfakcjonującym fanów caravaningu pułapie 4250 kg, co dziś jeszcze wymaga prawa jazdy kategorii C1. No dobrze, a jak wygląda koszt wejścia do wyższej kategorii wagowej?

– Zestawy pneumatyczne na obie osie są opcją premium dla większości popularnych kamperów, bo nie tylko nie zwiększają masy własnej, ale też znacząco podnoszą komfort jazdy – zapewnia Patryk Węgrzyn z firmy California Team z Knurowa, która jest autoryzowanym dilerem marki VB-Airsuspension i od lat z powodzeniem zajmuje się gruntowną modernizacją pojazdów specjalnych różnego przeznaczenia.

– Swoją drogą z zalet pneumatycznego zawieszenia korzysta w Polsce także np. wojsko czy straż pożarna, a to chyba najlepsza rekomendacja dla zestawów, które polecam fanom caravaningu. Co więcej, moi partnerzy, tj. dilerzy holenderskiego producenta systemów pneumatyki zawieszenia, testują takie zawieszenie dla producentów pojazdów do celów homologacyjnych, aby można je było zarejestrować w wyższej kategorii wagowej w większości krajów europejskich. Na rynku wtórnym dokumenty TÜV dotyczące zwiększenia masy takiego kampera są w pełni akceptowane w Niemczech, Holandii, Słowenii, Austrii i Hiszpanii – dodaje.

A jak jest w Polsce? Najłatwiej zarejestrować kampera na czas modernizacji zawieszenia np. w Niemczech, by po uzyskaniu nowego świadectwa zgodności (COC) zarejestrować go w naszym kraju. Dla już zarejestrowanych w Polsce procedura jest dłuższa, bo trzeba po prostu „na chwilę" sprzedać kampera.

Konkluzja? Nim doczekamy się możliwości prowadzenia kampera o DMC 4250 kg na prawo jazdy kategorii B, można użytkowanego kampera odchudzić już dziś w sposób dużo tańszy – dla osławionych „trojaczków", tj. Ducato, Jumpera i Boxera (modele produkowane od 2006 r.), powstały kompozytowe resory piórowe. Po wymianie oryginalnych powiększymy ładowność o 25 kg. Zysk to relatywnie niewielki, ale dzięki temu lepiej będzie się prowadził kamper, który zwykle bardzo cierpi na skutek mocno dociążonego zawieszenia fabrycznego, tj. siada na resorach.

eprasa.pl 3c6b150495

CICHE CHŁODZENIE. NIEZAWODNIE.

DOMETIC FRESHJET FJZ7
TO AKSAMITNIE CICHE CHŁODZENIE I PEŁNA KONTROLA ENERGII

CICHSZY OD SZEPTU – DLA SPOKOJNEGO SNU

Zaawansowany tryb SleepMode zapewnia bezszmerową pracę dzięki zmiennym obrotom silnika sprężarki.

TRYB ADAPTIVE POWER

Komfortowy chłód niezależnie od mocy przyłącza. Samodzielnie określ limit poboru mocy za pomocą aplikacji Dometic Power App (patent Dometic).



ŁĄCZNOŚĆ WIFI

Uruchamiasz klimatyzację i monitorujesz temperaturę poprzez sieć internetową - nawet z drugiego końca świata.

TERAZ TAKŻE 5 LAT GWARANCJI NA CZĘŚCI ZAMIENNE!

Nadeszła nowa era klimatyzacji karawaningowej.
Seria klimatyzatorów dachowych Dometic FJZ została opracowana z myślą o spełnieniu najwyższych wymagań – są one cichsze, mocniejsze, prostsze w obsłudze i bardziej przyjazne dla środowiska niż kiedykolwiek wcześniej. Wykonane z tworzywa sztucznego pochodzącego z recyklingu, eleganckie obudowy skrywają naszą najmocniejszą dotychczas sprężarkę, skutecznie i niemal bezgłośnie chłodzą, ogrzewają i oczyszczają powietrze.

DOMETIC.COM

DOMETIC

JAK DŁUGO ŻYJE WĄŻ?



Najprostsza odpowiedź, „to zależy od węża” obejmuje nie tylko gady, ale też ich gumowych naśladowników, używanych w caravaningu do różnych celów. Przyjrzyjmy się jednak tym wykorzystywanym w instalacjach gazowych, poszukując odpowiedzi na pytanie, dlaczego żywotność węży gazowych jest ograniczona?

Z upływem czasu zmieniają się właściwości materiałów, z których wykonane są węże gazowe. Są one narażone na liczne obciążenia, takie jak promieniowanie UV, czynniki atmosferyczne (np. duże wahania temperatury), a także obciążenia mechaniczne, w tym zagięcia, otarcia czy naprężenia rozciągające. Czynniki te mogą prowadzić do powstawania mikropęknięć i postępującego zużycia materiału.

Nawet jeśli na zewnątrz węża nie widać żadnych uszkodzeń, jego struktura wewnętrzna może być już osłabiona. Z tego powodu trwałość węży gazowych jest ograniczona – niezależnie od częstotliwości ich użytkowania. Oczywiste jest, że im starszy wąż, tym większy stopień jego starzenia i ryzyko awarii.

Przepisy i normy dotyczące trwałości węży gazowych

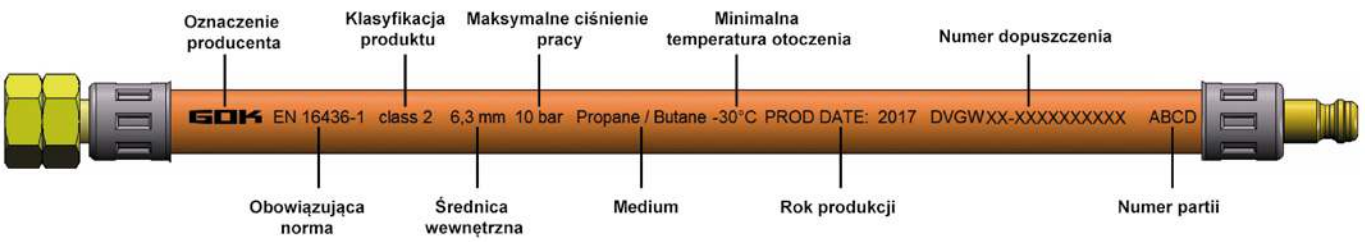
Trwałość węży gazowych jest nie tylko kwestią techniczną, lecz także prawną. Europejskie normy, takie jak EN 16436, określają wymagania materiałowe, odporność na ciśnienie oraz procedury testowe dla węży do gazu płynnego. Normy te są istotnym punktem odniesienia dla producentów i użytkowników instalacji gazowych.

Terminy wymiany

Terminy wymiany węży gazowych różnią się w Europie w zależności od kraju oraz obszaru zastosowania. Przykładowo:

- w Niemczech wymiana jest wymagana po 10 latach od daty produkcji,
- we Francji i Hiszpanii węże muszą być wymieniane już po pięciu latach.

W wielu krajach, w tym między innymi w Polsce, nie istnieje ogólny prawny obowiązek wymiany węży gumowych lub plastikowych. Zamiast tego zaleca się ich regularną kontrolę oraz wymianę co 5–10 lat. Rzeczywista trwałość



eprasa.pl 3c6b150495

węża zależy w dużej mierze od stopnia narażenia na promieniowanie słoneczne, wysoką temperaturę oraz warunki atmosferyczne.

Co oznaczają oznaczenia na wężu gazowym – przykład węży firmy GOK

Na pomarańczowych wężach gazowych firmy GOK znajdują się szczegółowe informacje dotyczące danego produktu, naniesione niebieską lub czarną czcionką. Zakres tych danych określa norma EN 16436-1.

- Oznaczenie producenta – skrót nazwy producenta, w tym przykładzie „GOK”.
- EN 16436-1 – obowiązująca norma dotycząca wymagań dla węża gazowego.
- Klasa 2 – norma określa różne klasyfikacje produktów, np. „klasa 2” lub „klasa 3”, zależnie od maksymalnego dopuszczalnego ciśnienia roboczego (klasa 2 = 10 barów; klasa 3 = 30 barów).
- 6,3 mm – średnica wewnętrzna węża
- 10 bar – wąż gazowy jest przystosowany do pracy pod ciśnieniem do tej wartości.
- Propan / butan – węża można używać wyłącznie w połączeniu z gazami propan i butan (czyli gaz płynny lub LPG).
- -30°C – wąż może być używany do tej najniższej temperatury otoczenia.
- PROD DATE 2017: – w tym roku został wyprodukowany wąż.
- DVGW XX-XXXXX: numer dopuszczenia.
- ABCD: numer partii.



Większość węży GOK jest dodatkowo wyposażona w żółtą zawieszkę wskazującą rok, w którym wąż powinien zostać najpóźniej wymieniony

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 3c6b150495

MAJÓWKA Z KAMPERAMI W WARSZAWIE

WARSAW CARAVANING FESTIVAL 2026



9–10 maja 2026 r. na terenie Toru Wyścigów Konnych Służewiec odbędzie się Warsaw Caravaning Festival. Wydarzenie to łączy formułę targów z plenerowym festiwalem podróży.

To propozycja dla wszystkich miłośników caravaningu oraz rodzin szukających pomysłu na aktywny weekend w wyjątkowej atmosferze. Na odwiedzających czeka szeroka oferta dilerów czołowych marek kamperów i przyczep kempingowych. To doskonała okazja, by zobaczyć najnowsze modele, porównać rozwiązania i skonsultować się z ekspertami. Uzupełnieniem ekspozycji będą strefy tematyczne: vanlife, gdzie spotkają się pasjonaci życia w drodze, oraz strefa retro prezentująca klasyczne pojazdy i przyczepy.

Program wydarzenia wzbogacą spotkania z podróżnikami i vanliferami, którzy podzielą się swoimi doświadczeniami i praktycznymi wskazówkami. Nie zabraknie również rozwiązań offroadowych dla osób planujących wyprawy poza utartymi szlakami. Festiwal ma charakter rodzinny. Organizatorzy przygotowali atrakcje dla najmłodszych, a dodatkową atrakcją będą wyścigi konne odbywające się na Torze Służewiec. Wydarzeniu towarzyszy Zlot Caravaningowy (start 8 maja), który integruje społeczność i pozwala wspólnie rozpocząć sezon. Uczestnicy spotkają się m.in. podczas wieczornej biesiady.

Bilety dostępne na Tobilet.pl i aplikacji Grupa MTP app.

REKLAMA



eprasa.pl 3cch150495

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 3c6b150495



Fot. Tomasz Skup

KAMPER PRAWIE **JAK NOWY**

Marcin Turko

METODY NA PRZYWRÓCENIE POJAZDOWI KEMPINGOWEMU DOBREGO WYGLĄDU

Czyszczenie pojazdu do najmniejszego zakamarka z jednoczesnym odświeżaniem powłok lakierniczych i z tworzyw sztucznych dorobiło się już własnej nazwy. Detailing jest często mylnie kojarzony z ekskluzywnymi czynnościami mającymi na celu utrzymanie wizualnej wartości pojazdu, wykonywanymi przed jego sprzedażą. Tymczasem korzystanie z zaawansowanej chemii dla cyklicznych czynności pielęgnacyjnych to zabiegi, za które pojazd kempingowy będzie nam wdzięczny. Co więc warto wiedzieć o zanieczyszczeniach i pielęgnacji kampera lub przyczepy po zimie?

eprasa.pl 3c6b150495

Po okresie zimowego postoju zarówno pojazdy garażowane, jak i te narażone na bezpośrednie działanie warunków atmosferycznych wymagają kompleksowego czyszczenia. Zimą na lakierze, oknach, elementach plastikowych oraz uszczelkach odkładają się różnorodne zanieczyszczenia: pyły komunikacyjne, sól drogowa, sadza, osady mineralne z deszczu i śniegu, resztki liści, żywica, a także ptasie odchody i pozostałości owadów. Kampery i przyczepy kempingowe przechowywane na zewnątrz są szczególnie narażone na powstawanie nalotów, nawet pojawianie się zalążków mchu czy pleśni, zwłaszcza w trudno dostępnych zakamarkach. Z kolei garażowanie nie chroni całkowicie przed kurzem, osadem z okolicznych kominów oraz mikrocząstkami unoszącymi się w powietrzu. Aby zachować estetykę i trwałość naszego pojazdu kempingowego przez wiele lat, niezbędna jest odpowiednia pielęgnacja, dlatego wiosenny detailing to doskonała okazja, by dokładnie oczyścić powierzchnię i przygotować pojazd do nowego sezonu podróży.

Perfekcyjny wygląd kampera dzięki właściwemu myciu

Podstawą skutecznego detailingowego czyszczenia jest dobór właściwych preparatów chemicznych, które poradzą sobie z różnorodnymi typami brudu, nie uszkadzając przy tym lakieru ani delikatnych elementów wykończeniowych. Zaniedbania lub nieprawidłowe użycie środków chemicznych, a nawet niewłaściwy wybór programu podczas mycia samoobsługowego mogą skutkować trwałymi, trudnymi do naprawienia uszkodzeniami, które ujawnią się po dłuższym czasie. Warto więc mieć większą świadomość działania używanych specyfików, aby nie robić z ultracienkiej powłoki lakierniczej pola doświadczalnego.

Skuteczna pielęgnacja kampera lub przyczepy kempingowej zaczyna się od regularnego i poprawnego mycia, podczas którego należy jak najszybciej usuwać zabrudzenia takie jak ptasie odchody, pozostałości owadów czy plamy z żywicy. Długotrwała obecność takich zanieczyszczeń prowadzi do trwałych defektów lakieru, w tym przebarwień, dlatego nie warto zwlekać z ich eliminacją. Najlepszą metodą mycia jest technika dwóch wiader – jedno z wodą z szamponem, np. Cleantle Daily Shampoo lub TENZI Camper Ceramic Shampoo, który jest bardziej kwaśny (pH 5,0), a zatem lepiej sprawdzi się do usuwania wszelkich osadów mineralnych po zimowym postoju lub eksploatacji w trudniejszych warunkach, drugie wiadro z czystą wodą do płukania rękawicy. W ten sposób myjemy pojazd delikatnymi ruchami, każdorazowo płucząc rękawicę po kontakcie z zabrudzoną powierzchnią, co zapobiega przenoszeniu drobin brudu i minimalizuje ryzyko powstawania rys na lakierze, a szczególnie na oknach.



Dbałość o pojazd to nie tylko mycie zewnętrzne. Warto poświęcić czas na konserwację elementów gumowych

Fot. Tomasz Skup



Magiczna gąbka potrafi magicznie usunąć brud z matowych elementów z tworzyw sztucznych. Nie stosować do elementów lakierowanych

Fot. Tomasz Skup





W trakcie mycia rękawicą lub szczotką pędzelek dużo lepiej poradzi sobie w zakamarkach

Fot. Tomasz Skup



Mycie dachu powinniśmy rozpocząć od usunięcia brudu spod okienek dachowych

Fot. Tomasz Skup

eprasa.pl 3c6b150495



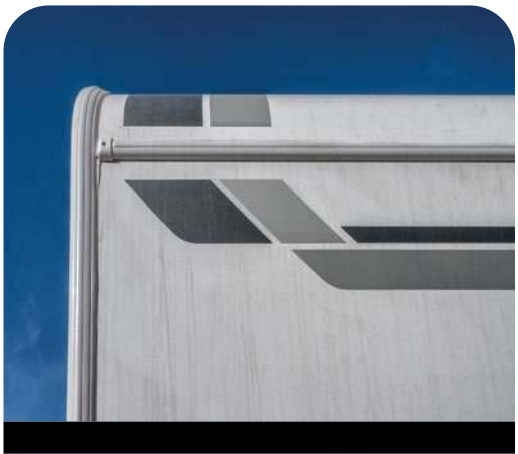
Fot. Tomasz Skup

Dobra rękawica, choć wymaga nieco więcej zaangażowania i wysiłku, będzie dużo lepszym wyborem niż szczotka. Przed myciem okna zawsze należy ją dobrze wypłukać



Fot. Tomasz Skup

Dobrym ręcznikiem usuwamy resztki wody z poszycia i dzięki temu unikamy ewentualnych plam, tzw. water spotów





Tego typu zacieki nie zawsze poddadzą się za pierwszym myciem, dlatego lepiej myć pojazd częściej, a lakier zabezpieczać dedykowanymi preparatami

Przed przystąpieniem do właściwego mycia warto dokładnie spłukać całą powierzchnię wodą, aby pozbyć się błota i piasku, a do czyszczenia trudno dostępnych zakamarków użyć pędzelka i preparatu APC, który skutecznie usuwa uporczywe zabrudzenia.

Bez smug i plam – sekret właściwego płukania oraz suszenia

Staranna procedura płukania kampera po umyciu oraz późniejsze wysuszenie pojazdu są niezbędne, aby przygotować powierzchnię do dalszych zabiegów pielęgnacyjnych. Dzięki temu unikamy powstawania charakterystycznych wapiennych plam, tzw. water spotów, które pojawiają się w miejscach odparowania wody i z czasem stają się miejscem gromadzenia się zanieczyszczeń, tworząc trudną do wyczyszczenia strukturę. Proces osuszania warto wspomóc wysokiej jakości ręcznikiem do lakieru lub miękką mikrofibrą, które pozwolą na dokładne pozbycie się wody z poszycia pojazdu. Tak przygotowany kamper lub przyczepa będzie prezentował się doskonale i sprawi radość właścicielowi, zakładając oczywiście, że jakkolwiek zależy mu na schludnym wyglądzie i zadbanym lakierze. Aby utrwalić efekty pracy i zapewnić prostsze kolejne mycie, warto zastosować ochronną powłokę, którą można nanosić nawet na wilgotną powierzchnię – np. ADBL Synthetic Spray Wax (SSW) lub SONAX Xtreme Ceramic Spray Coating. Preparat nakładamy na fibrę i równomiernie rozprowadzamy, po czym po kilku minutach polerujemy nową, suchą fibrą, aż uzyskamy efekt połysku bez smug. Ochronna warstwa sprawia, że powierzchnia staje się bardziej śliska, a usuwanie zabrudzeń, takich jak owady czy ptasie odchody, jest znacznie łatwiejsze, nawet podczas korzystania z myjni bezdotykowej. Regularne zabezpieczanie pojazdu kempingowego chroni go przed brudem i sprawia, że pielęgnacja staje się znacznie prostsza – efekt ochrony utrzymuje się nawet przez 12 miesięcy.

Odpowiedni środek czyszczący – klucz do skutecznej pielęgnacji

Uniwersalnym, bezpiecznym preparatem do czyszczenia różnych powierzchni – lakierowanych, plastikowych i winylowych – są środki APC (All Purpose Cleaner), np. Koch Chemie Green Star czy Cleantle APC, pod warunkiem zastosowania właściwego rozcieńczenia. Istotne jest, aby środek w odpowiednim roztworze stosować ściśle wedle zaleceń producenta, a następnie czyścić wybrany fragment, zamiast spryskiwać całą powierzchnię. Takie podejście zapobiega powstawaniu przebarwień oraz ogranicza ryzyko zaschnięcia nadmiaru produktu, co może mieć negatywne skutki dla każdej czyszczonej powierzchni. Do usuwania trudnych zabrudzeń, takich jak smoła, żywica, resztki kleju, naklejek czy butylu

eprasa.pl 3c6b150495

pojawiającego się w nowych pojazdach, sprawdzi się Prickbort MAC 124. Preparat ten umożliwia bezpieczne i skuteczne usunięcie tego typu plam. Najlepiej działa miejscowo – wystarczy namoczyć wacik kosmetyczny preparatem i przyłożyć go do zabrudzenia na kilka minut, by zmiękczyć niepożądane substancje. Po zakończeniu zabiegu należy dokładnie spłukać pozostałości środka, a efekt można dodatkowo poprawić, stosując pędzelek lub mikrofibrę.

Lakier bez skazy – sprawdzone metody ochrony

Na rynku znajdziemy szeroki wybór preparatów i rozwiązań chroniących lakier pojazdu kempingowego przed procesem utleniania, czyli przedwczesnym starzeniem się. Również różnego rodzaju uszkodzenia powierzchni – jak niewielkie rysy, zadrapania czy efekty niewłaściwie przeprowadzonego mycia lub stosowania nieodpowiednich środków chemicznych – mogą z czasem negatywnie wpłynąć na wygląd nawet zadbanego pojazdu. Jak temu zapobiec i zabezpieczyć pojazd? Jedną z metod są folie ochronne, dostępne zarówno w wersji przezroczystej, matowej, jak i kolorystycznej, które wyróżniają się wysoką efektywnością, choć ich montaż wymaga precyzji i wiąże się z dość wysokim kosztem, dlatego nie są powszechnie wybierane przez właścicieli pojazdów kempingowych. Alternatywą jest zastosowanie powłoki ceramicznej, która choć niewidzialna, oferuje cały szereg korzyści. W przypadku nowych lub dobrze utrzymanych pojazdów ceramiczną ochronę można nałożyć samodzielnie, jeśli mamy odpowiednie warunki, lecz dla trwałego i profesjonalnego efektu rekomendowane jest zlecenie aplikacji specjalistom w studiu detailingowym. Powłoka ceramiczna to również dodatkowy koszt, ale w zamian otrzymamy warstwę zabezpieczającą o wysokiej twardości, która charakteryzuje się odpornością na chemikalia, wysoką temperaturę i promieniowanie UV. Dzięki niej lakier jest mniej podatny na oksydację, zachowuje świeży wygląd przez dłuższy czas, a powierzchnia staje się bardziej błyszcząca, gładka i hydrofobowa. Takie właściwości sprawiają, że zabrudzenia nie przylegają do lakieru, co ułatwia czyszczenie – nawet mycie bezdotykowe pozwala skutecznie usunąć brud po podróży.

Przegląd produktów do usuwania zanieczyszczeń







- **Uniwersalne środki APC (All Purpose Cleaner)** – jak Koch Chemie Green Star czy Cleantle APC – pozwalają na bezpieczne i skuteczne czyszczenie lakieru, plastików, winylu oraz wnętrza kampera. Kluczowe jest stosowanie odpowiedniego rozcieńczenia i aplikacja bezpośrednio na mikrofibrę lub pędzelek, by uniknąć przebarwień i zaschnięć produktu.
- **Preparaty do usuwania smoły, kleju i żywicy** – jak Prickbort MAC 124 – doskonale się sprawdzą przy punktowym czyszczeniu trudnych plam po naklejkach, butylu, żywicy czy asfalcie. Wystarczy zwilżyć wacik preparatem i przyłożyć go do zabrudzenia, a następnie dokładnie spłukać pozostałości.
- **Szampony** – np. Cleantle Daily Shampoo, TENZI Camper Ceramic Shampoo – przeznaczone do mycia pojazdów kempingowych, eliminują brud bez ryzyka uszkodzenia powłok ochronnych. Zalecana technika dwóch wiader minimalizuje ryzyko powstawania rys.
- **Preparaty do usuwania osadów mineralnych i water spotów** – takie jak ADBL WSR – specjalistyczne środki usuwające wapienne plamy i zacieki, które pojawiają się po zimie, przywracają blask powierzchniom szklanym i lakierowanym. Uwaga – niektóre środki działają dość agresywnie, zatem należy się upewnić, czy wybrany produkt można bezpiecznie zastosować na poszyciu i oknach pojazdu.

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495



Fot. Tomasz Skup





► **Środki do czyszczenia i konserwacji uszczelek oraz elementów gumowych** – zapewniają elastyczność i ochronę przed pękaniem po zimie. Tutaj sprawdzi się np. CarPro Perl w rozcieńczeniu 1:3.

► **Ochronne powłoki hydrofobowe** – po dokładnym umyciu i spłukaniu warto zastosować ochronne powłoki, takie jak ADBL Synthetic Spray Wax (SSW) czy SONAX Xtreme Ceramic Spray Coating, które można nanosić nawet na wilgotną powierzchnię. Tego typu produkty tworzą śliską, hydrofobową warstwę, ułatwiającą późniejsze mycie i chroniącą lakier przed brudem, promieniowaniem UV oraz utlenianiem niekiedy przez cały sezon.

Świadome mycie – klucz do sukcesu

Wybór produktów do pielęgnacji pojazdu jest dziś naprawdę szeroki, dlatego warto sięgać po środki przeznaczone do konkretnych typów zabrudzeń i materiałów. Przy myciu niezwykle ważne jest stosowanie preparatów o odpowiednim, opisanym na opakowaniu stężeniu oraz neutralnym pH, które nie zaszkodzi powierzchni. Zamiast używać silnych detergentów, lepiej powtórzyć proces czyszczenia kilkukrotnie, co pozwoli uniknąć ryzyka przebarwień lub uszkodzeń. Jeśli nie dysponujemy warunkami do samodzielnej pielęgnacji kampera, dobrym rozwiązaniem jest skorzystanie z usług profesjonalnego studia detailingowego, które zadba o estetykę i kondycję naszego pojazdu na wiele sezonów.

Wiosenny detailing zewnętrzny to nie tylko kwestia estetyki, ale przede wszystkim inwestycja w trwałość lakieru i elementów z tworzyw sztucznych, które są nieodłącznymi elementami poszycia każdego pojazdu kempingowego. Zapewne regularne stosowanie dedykowanych preparatów chemicznych niektórzy potraktują jako fanaberię i stratę czasu, ale dobra ochrona lakieru pozwala cieszyć się nieskazitelnym wyglądem i łatwością czyszczenia niezależnie od warunków przechowywania zimą. Pamiętajmy, że świadome i systematyczne działania pielęgnacyjne przekładają się na komfort i łatwość utrzymania wyglądu pojazdu na lata.

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495

Ja odpocznę, a Ty zarobisz

- PROSTE ZASADY WSPÓŁPRACY
- DODATKOWY ZAROBEK Z KAMPERA
- SZYBKIE WYPŁATY
- POMOC Z UBEZPIECZENIEM



Nie czekaj!

DODAJ SWOJEGO KAMPERA

PLATFORMA REZERWACYJNA

bookingcamper.pl

INFOLINIA: **TEL. 793 155 155**

eprasa.pl 3c6b150495

IZOLACJA
BEZ SŁABYCH PUNKTÓW

JAK Z PRODUKTAMI BITMAT STWORZYĆ KAMPERA NA KAŻDĄ PORĘ ROKU?

Budowa własnego kampera to marzenie o wolności, które zaczyna się od... walki z fizyką. Blaszana konstrukcja vana to w lecie rozgrzana patelnia, w zimie lodówka, a podczas jazdy – wielki instrument perkusyjny. Kluczem do komfortu nie są jednak luksusowe meble, lecz to, co kryje się pod nimi.



Marka Bitmat, bazując na wieloletnim doświadczeniu w wygłuszaniu i izolowaniu pojazdów, przygotowała sprawdzone rozwiązania, które pozwalają stworzyć idealne warunki w każdą pogodę.

Cisza, która buduje komfort. Pierwsza warstwa obrony

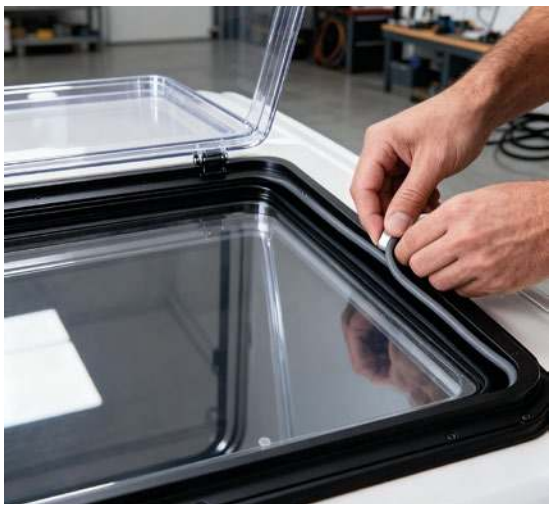
Fundamentem każdej profesjonalnej zabudowy jest eliminacja wibracji. Tutaj do gry wchodzi mata butylowa Bitmat AB2s. Dzięki grubości 2 mm i wysokiej gęstości usztywnia ona duże powierzchnie karoserii. Naklejona na dach, ściany i nadkola, niweluje efekt „dudnienia" podczas jazdy i sprawia, że np. deszcz uderzający o dach staje się kojącym szeptem, a nie hałasem nie do zniesienia. To pierwszy krok, by van stał się prawdziwym domem.

Termika bez kompromisów. Ciepło zimą, chłód latem

Gdy opanujemy akustykę, czas na walkę o temperaturę. W tej kwestii marka Bitmat stawia na synergiczne działanie dwóch materiałów, które wzajemnie się uzupełniają. Podstawą jest samoprzylepna pianka kauczukowa Bitmat K19s, która gwarantuje doskonałą izolację termiczną i wodoodporność. Jednak aby izolacja była kompletna i bezpieczna dla karoserii, należy ją połączyć z pianką kauczukową z aluminium Bitmat K3s Alu. Warstwa aluminium w tym materiale odgrywa kluczową rolę paroizolacji – zapobiega powstawaniu skroplin i chroni przed wilgocią, która mogłaby się osadzać na blasze. Dopiero to połączenie – grubej warstwy termoizolacyjnej z warstwą aluminiową – tworzy barierę nie do przebicia, chroniąc wnętrze przed przemarzaniem i korozją.

eprasa.pl 3c6b150495





Więcej informacji na stronie Bitmat

Szczelność tkwi w szczegółach. Okna i mostki termiczne

Nawet najlepsza izolacja zawiedzie, jeśli zostawimy tzw. mostki termiczne. Tutaj niezbędne są akcesoria. Podczas montażu okien i wywietrzników niezastąpiony jest sznur butylowy Bitmat SB4/SB8 oraz uszczelniacz butylowy UB310 – materiały, które zachowują plastyczność przez lata, gwarantując 100% szczelności mimo drgań pojazdu. Miejsca łączenia pianek z aluminium warto zabezpieczyć gładką taśmą aluminiową Bitmat T-Alu. Z kolei w sytuacjach awaryjnych lub przy trudnych połączeniach zawsze warto mieć pod ręką taśmę zbrojoną Duct Tape, która służy do szybkich napraw i wzmacniania struktury izolacyjnej.

Estetyka, która pracuje, czyli wykończenie wnętrza

Ostatni etap to warstwa wizualna, która musi być równie trwała, co izolacja. Samoprzylepna wykładzina obiciowa Bitmat WOs to materiał niezwykle rozciągliwy, który idealnie dopasowuje się do krzywizn nadwozia, maskując pianki izolacyjne. Na podłogę warto zastosować samoprzylepną piankę antypoślizgową Bitmat EVA. To nie tylko stylowe wykończenie, ale też dodatkowa warstwa izolacji, która jest przyjemna dla stóp i niezwykle łatwa w utrzymaniu czystości, co w warunkach kempingowych jest bezcenne.

Bitmat – możesz im zaufać

Wybierając materiały marki Bitmat, nie kupujesz tylko produktów, ale lata doświadczeń w branży automotive i budowlanej. Kompleksowe podejście – od maty butylowej po specjalistyczne taśmy – sprawia, że budowa kampera staje się prostsza, a efekt przewidywalny i trwały. Twój van zasługuje na ochronę, która przetrwa każdą podróż.

Na targach Camper Caravan Show 2026 w Nadarzynie firmę Bitmat znajdziesz na stoisku F4.11.

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495

KONWERSJA VANA NA KAMPERVANA

JAK ZROBIĆ TO DOBRZE?

Konwersja dostawczego vana do funkcji kampervana coraz częściej nie wynika już z chęci oszczędności właściciela, lecz z potrzeby stworzenia auta idealnie dopasowanego do indywidualnych oczekiwań. Takiego, którego nie znajdziemy w gotowej ofercie producentów.

Konwersja nadwozia furgon w wielu aspektach przypomina budowę domu. W praktyce oznacza to, że pierwsze realizacje często uczą najwięcej, a doświadczenie zdobywa się z czasem. Dlatego jeśli nie masz zaplecza technicznego ani doświadczenia w stolarstwie, ślusarstwie czy pracach montażowych, rozsądnym rozwiązaniem może być powierzenie zabudowy profesjonalnej firmie, która wykona projekt zgodnie z Twoją wizją, jednocześnie dbając o bezpieczeństwo i jakość wykonania. Niezależnie od sposobu realizacji największą zaletą konwersji jest możliwość pełnego dopasowania pojazdu do własnego stylu podróżowania już na etapie projektowania. Kluczowe znaczenie ma przy tym dobór odpowiednich komponentów, ponieważ wpływa on nie tylko na komfort codziennego użytkowania, ale także na trwałość zabudowy oraz wartość pojazdu w przyszłości. Na te potrzeby odpowiada Moto Blend, oferując szeroki wybór komponentów przeznaczonych zarówno dla profesjonalnych firm zajmujących się zabudową kamperów, jak i pasjonatów realizujących własne projekty. Moto Blend łączy wysoką jakość produktów z konkurencyjną ceną, a także zapewnia wsparcie techniczne, które ułatwia prawidłowy montaż i bezproblemowe użytkowanie wszystkich elementów zabudowy.

Konwersja zaczyna się od doświetlenia

Odpowiedni dobór okien to jeden z najważniejszych etapów konwersji, a jednocześnie często jest on bagatelizowany. Tymczasem bezpośrednio wpływa on na komfort życia w kampervanie. Okna zapewniają doświetlenie wnętrza, poprawiają widoczność podczas jazdy, optycznie powiększają przestrzeń, zapewniają wentylację i odprowadzają wilgoć. Dobrze



eprasa.pl 3c6b150495

dobrane okna są szczelne i trwałe, a dodatkowo dają komfort akustyczny w trakcie podróży. W przypadku okien bocznych szczególnie ważne jest stosowanie modeli dedykowanych do kampervanów. Okna Omega Polyblend zostały tak zaprojektowane, aby idealnie się dopasować do poszycia pojazdu. Ich odpowiednie profilowanie gwarantuje precyzyjne przyleganie, a tym samym szczelny i trwały montaż. Okna Omega dostępne są w wersji nie tylko przyciemnianej, ale także transparentnej. To istotne, ponieważ kampervan jest nie tylko środkiem transportu, ale również przestrzenią do życia – a w domu naturalne światło ma ogromne znaczenie.

Ergonomia przestrzeni – każdy centymetr ma znaczenie

Dobre zaplanowanie przestrzeni kampera decyduje o jego funkcjonalności. To właśnie na tym etapie określamy układ stref takich jak sypialnia, kuchnia czy jadalnia, dlatego każda decyzja ma realny wpływ na komfort użytkowania. Jednym z najprostszych sposobów na zwiększenie przestrzeni funkcjonalnej jest zastosowanie obrotnic foteli. Dzięki nim przednie siedzenia można łatwo obrócić i w kilka sekund stworzyć wygodną strefę jadalni lub wypoczynku. W ofercie Moto Blend znajdziemy szeroki wybór obrotnic dla wszystkich europejskich busów. Co ważne, wszystkie modele pochodzą od sprawdzonych europejskich producentów i mają homologacje, co gwarantuje bezpieczeństwo oraz zgodność z przepisami.



Dobór odpowiednich materiałów – fundament konwersji

Na początkowym etapie budowy kluczowe znaczenie ma także dobór odpowiednich materiałów konstrukcyjnych do podłogi, ścian łazienki oraz mebli. Warto postawić na rozwiązania, które łączą niską wagę z wysoką wytrzymałością. Zastosowanie lekkiej sklejki topolowej pozwala ograniczyć masę zabudowy nawet o kilkadziesiąt kilogramów. Jednocześnie trwały laminat zapewnia estetyczny wygląd przez długie lata użytkowania.



W ofercie Moto Blend znajduje się szeroki wybór lekkich sklejek topolowych pokrytych laminatem, które powstają w tych samych fabrykach, co materiały stosowane przez czołowych producentów kamperów w Europie. To rozwiązania sprawdzone w tysiącach realizacji, dlatego można mieć pewność co do ich jakości i trwałości. Co ważne, wszystkie oferowane sklejki są dostępne od ręki, co znacząco przyspiesza realizację projektu. Dodatkowo możliwość zamówienia próbek ułatwia dopasowanie kolorystyki do własnej wizji.

Komfort termiczny i wentylacja – wybór, który ma znaczenie

Odpowiednia wentylacja i kontrola temperatury to jeden z kluczowych aspektów codziennego użytkowania kampervana. W praktyce oznacza to wybór pomiędzy klimatyzacją a wydajnym wentylatorem dachowym. Najlepszym rozwiązaniem jest zastosowanie obu systemów jednocześnie, jednak w większości kamperów ograniczenia przestrzeni lub budżetu sprawiają, że trzeba się zdecydować na jedno z nich.



eprasa.pl 3c6b150495

Klimatyzacja pozwala przede wszystkim na obniżenie temperatury wewnątrz pojazdu, co ma ogromne znaczenie podczas upalnych dni. Trzeba jednak pamiętać, że działa efektywnie tylko przy szczelnie zamkniętym aucie. Co więcej, klimatyzacja nie wymienia powietrza, ale jedynie chłodzi to, które znajduje się wewnątrz. Dodatkowo jej użytkowanie wiąże się z dużym zużyciem energii, dlatego często wymaga podłączenia do zewnętrznego źródła prądu, na przykład na kempingu.

Alternatywą jest wydajny wentylator dachowy PLUS FAN, który zapewnia bardzo skuteczną wentylację wnętrza. Dzięki ciągłej wymianie powietrza znacząco poprawia komfort przebywania w kamperze, nawet przy wysokich temperaturach. Wentylator zużywa przy tym minimalną ilość energii, a także pracuje cicho, co docenisz szczególnie w nocy. Trzeba jednak mieć świadomość, że nie obniża on temperatury, tylko wymienia powietrze wewnątrz pojazdu.

Wybór między klimatyzacją a wentylatorem powinien wynikać ze stylu podróżowania. Zarówno klimatyzację, jak i wentylatory dachowe są częścią oferty Moto Blend.



Detale, które budują charakter wnętrza

To detale robią największą różnicę i sprawiają, że wnętrze zyskuje własny, indywidualny charakter. Dlatego też Moto Blend stale rozszerza ofertę elementów wyposażenia wnętrza w czarnej kolorystyce, aby sprostać wymaganiom projektów, w których białe i srebrne standardy nie znajdują zastosowania. Wszystko po to, aby jak najbardziej dopasować wnętrze do gustu użytkownika.



Komfort zaczyna się od właściwych wyborów

Dobrze zaprojektowany kampervan to nie przypadek, lecz suma przemyślanych decyzji. Wybór odpowiednich komponentów przekłada się na komfort, trwałość i bezproblemowe użytkowanie przez lata. Dlatego warto od początku stawiać na sprawdzone rozwiązania – bo to one decydują o tym, czy podróż będzie przyjemnością, czy kompromisem.

REKLAMA

SPRAWDZONE ROZWIĄZANIA
DLA CARAVANINGU

· oferta B2B
· platforma hurtowa on-line
· wysyłka w 24h
· wsparcie techniczne i doradztwo

MOTO BLEND
www.motoblend.pl

okna · obrotnice · sklejki · lodówki · klimatyzacje · wentylatory · fotele



eprasa.pl 3c6b150495

CAFFEECAMP
SMAK PODRÓŻY

WYSELEKCJONOWANA
KOLEKCJA KAW
DLA CARAVANINGOWCA

KOD RABATOWY: „Caravaning"

PALARNIA MANUFAKTUROWA
UNIQUECHOICE
quality products and profits

POLSKI Caravaning.pl

SWEET SILENCE



Taniej
na kempingach
z kartą zniżkową ACSI

OFICJALNY PRZEDSTAWICIEL
NA POLSKĘ
POLSKI Caravaning.pl



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

ZAMÓW ON-LINE ▶

eprasa.pl 3c6b150495

ANDALUZJA Z NAPĘDEM 4x4

TEST NOWEJ GRAND CALIFORNII



Są takie regiony w Europie, które dla caravaningowca są jak dobrze zaplanowana trasa. Wszystko się zgadza. Widoki, infrastruktura, klimat i... powody, żeby zjechać z głównej drogi. Andaluzja jest właśnie takim miejscem.



Nowa Grand California dostępna jest od końcówki ubiegłego roku. Po kilku miesiącach od wprowadzenia zmian mogliśmy przetestować tego produkowanego w Polsce kampervana

Zobacz naszą filmową relację z wyjazdu, gdzie oprócz kampervana pokazujemy też liczne miejscówki w Andaluzji warte uwagi

Tekst: Piotr Łukaszewicz, Robert Tadaj
Zdjęcia: P. Łukaszewicz, I. Barenschee

eprasa.pl 3c6b150495



Na południu Hiszpanii tego samego dnia możesz zjeść śniadanie z widokiem na Atlantyk, a kolację – patrząc na ośnieżone szczyty Sierra Nevada. Po drodze zahaczyć o białe miasteczka, zgubić się w wąskich uliczkach i odnaleźć na parkingu z widokiem, którego nie powstydziłaby się żadna okładka magazynu podróżniczego. Andaluzję poznawaliśmy tak, jak lubimy najbardziej – domem na kołach.

W takich okolicznościach mieliśmy okazję przetestować Nową Grand Californię – to model na rok 2026, po liftingu, z kilkoma ciekawymi zmianami i w wersji, która szczególnie przyciąga wzrok.

Kierunek: południe

Z centralnej Polski to około 3 tys. km trasy. Przyda się więc nie tylko długi urlop, ale też pojazd, który w podróży nie męczy. Do tego wrócimy.

Andaluzja nie daje się zamknąć w jednym zdaniu. To region kontrastów, które – trochę paradoksalnie – się uzupełniają. Stolica regionu, Sewilla, z monumentalną katedrą i niepowtarzalnym klimatem, rzymskie fundamenty i arabskie zdobienia. Europejska stolica wiatru i brama do Afryki, Tarifa, gdzie przy dobrej widoczności naprawdę widzisz Maroko. Wreszcie Sierra de Grazalema – góry dzikie, zielone i zaskakująco surowe jak na południe Hiszpanii. Tam zostaliśmy na noc. Do tego wybrzeże – raz dzikie i atlantyckie, raz łagodniejsze, śródziemnomorskie. I jeszcze coś, co z perspektywy caravaningu ma ogromne znaczenie: ogromna liczba

eprasa.pl 3c6b150495



Andaluzja jest niezwykle otwarta na caravaning – bezpłatne miejscówki z bezcennymi widokami

miejscówek. Nie tylko kempingów (tych jest naprawdę dużo i często bardzo dobrze przygotowanych), ale też miejsc „po drodze" – punktów widokowych, parkingów przy plaży, leśnych zatoczek.

Grand California – dobrze znana, nieco odmieniona

Podróżowaliśmy Nową Grand Californią. Nową, bo w drugiej połowie ubiegłego roku Volkswagen wprowadził tu kilka zmian. Prasowe spotkanie w Andaluzji pozwoliło nam się im przyjrzeć i je ocenić. Warto podkreślić, że ten kampervan w całości jest produkowany w Polsce, zarówno jego baza (Volkswagen Crafter), jak i zabudowa mieszkalna. Cieszy to, że nasz kraj jest też drugim rynkiem na świecie w rankingu sprzedaży tego pojazdu. Wyprzedzają nas tylko Niemcy. Nad Wisłą rocznie sprzedaje się około 100 samochodów.

Mamy tu dwulitrowego diesla o mocy 163 KM, współpracującego z ośmiobiegowym automatem. Komfort prowadzenia tego samochodu jest tym, co warto w pierwszej kolejności omówić. Płynna, niezauważalna dla kierowcy współpraca silnika ze skrzynią biegów, liczne systemy wspierające kierowcę (asystenci pasa ruchu, martwe pole, aktywny tempomat i wiele innych), wygodne, regulowane fotele w szoferce, duży ekran multimedialny – podróż w takich warunkach nie tylko nie męczy, ale wręcz motywuje do wydłużania, odkrywania, poszukiwań i aktywności. Dziennie spędzaliśmy w trasie ok. 10 godzin, aktywnie eksplorując region. Było naprawdę wygodnie!

Do naszej dyspozycji była wersja z napędem na cztery koła. Taki zestaw pozwala na śmielsze zjazdy z głównej drogi, mniej boimy się szutrowych dróg czy podmokłych terenów (których tu nie brakuje). Ale ważymy więcej. Napęd 4Motion to dodatkowe 130 kg masy pojazdu. Z tego powodu takie wersje Grand Californii dostępne są tylko dla kierowców z prawem jazdy kategorii C. DMC naszej testowej wersji to 3,88 t.

Samochód jest nieco cięższy, ale ma ten sam silnik, co pozostałe modele. Przy wyprzedzaniu pewnie przydałoby się kilka koni mechanicznych więcej, ale na dynamikę jazdy raczej nie będziemy narzekać. Pochwalić musimy spalanie – w zróżnicowanym terenie, przy silnych wiatrach 10,4 l to naprawdę fajny wynik.



Wnętrze kampervana jest typowe dla tego segmentu, natomiast nowością jest kolorystyka. Blat kuchenny, stół czy podłoga mają teraz barwy Atami Bamboo



Z dużym ekranem, bez lewarka zmiany biegów czy hamulca ręcznego – jak w wysokiej klasy aucie osobowym. Komfort prowadzenia też zbliżony

eprasa.pl 3c6b150495

Sześć metrów długości to w świecie kampervanów złoty środek. Wciąż możemy bez obaw wjechać do miasta, zaparkować, zawrócić bez planowania operacji logistycznej. Z drugiej – mamy pełnoprawną część mieszkalną. Ci, którzy chcą nieco więcej miejsca w części mieszkalnej kosztem mobilności, mogą wybrać wersję o długości 6,8 m. Trzeba pamiętać o wysokości – Grand California ma ponad 3 m – uwaga na gałęzie, a czasami też wiadukty. O parkingach podziemnych raczej nie myślimy.





Grand California to kampervan dla czterech osób. Tylne łóżko poprzeczne ma wymiary 193 × 136 cm, a górne w przedniej części 190 × 122 cm w najdłuższym punkcie

Zmiany funkcjonalno-estetyczne

Grand California to kampervan, który już w standardowej wersji oferuje wyposażenie, za które niejednokrotnie trzeba sporo dopłacić. Firma Volkswagen Samochody Dostawcze, która na polskim rynku zajmuje się dystrybucją tych pojazdów, na podstawie doświadczeń klientów stworzyła naszą krajową specyfikację. W standardzie, bez dopłat, mamy m.in. markizę, dwa składane krzesła i stół zewnętrzny czy górne łóżko w wersji 600. Oczywiście to w pełni wyposażony pojazd kempingowy – z toaletą i prysznicem, zbiornikami wody, ogrzewaniem w standardzie Truma Combi 6E (gaz + prąd). Wnętrzem zarządzamy poprzez nowy panel, z polskim menu, ale wybrane funkcje są też dostępne na ekranie w szoferce. Jest oczywiście także możliwość zarządzania poprzez aplikację California w telefonie.

Zmiany w Nowej Grand Californii to z pewnością nie rewolucja, ale detale nieco uprzyjemniające pobyt. Przede wszystkim wewnątrz jest przytulniej. Krytykowany wcześniej za nieco „szpitalny" charakter pojazd ma teraz nową kolorystykę blatu w kuchni, stołu oraz całej podłogi. Czarne detale (uchwyty w szafkach czy gniazdka) przy białych frontach mebli wyglądają elegancko. Jest nowy, wyższy, ale składany kran w kuchni, poprawiono mechanizmy szafek – łatwiej się otwierają, a we wnętrzu znajdujemy siatki zabezpieczające. Nic nie wypadnie, co jest praktyczne, bo szafki niestety trzeba upychać do granic możliwości. Nadal są bardzo płytkie.

Stolik, który montowany jest tuż za szoferką, można teraz zamontować także na zewnątrz pojazdu. Przewozimy go też w bagażniku. Znaleziono miejsce, dzięki czemu nie trzeba go już spinać pasami na łóżku jak dotychczas.

Sam układ pozostał oczywiście bez zmian. W tylnej części mamy łóżko poprzeczne (w wersji 6,8 m są to łóżka wzdłużne), w centralnej części łazienka, kuchnia i część dzienna, a nad kabiną drugie, dwuosobowe łóżko (w modelu wersji 600). Jego maksymalne obciążenie to 150 kg i choćby z tego powodu to rozwiązanie raczej dla dzieci. Nie jest szczególnie wygodne (mało miejsca pod sufitem), dobrej kondycji wymaga także samo wejście na tę „platformę". To potwierdza, że jest to kampervan raczej dla pary (z górnego łóżka można zrezygnować) albo rodziny 2+1 lub 2+2. Z pewnością nie dla dwóch par dorosłych osób.

W trasie – tam, gdzie ten pojazd ma największy sens

Po kilkudniowej wyprawie stwierdzamy, że największą zaletą Grand Californii jest to, że zachęca do ruchu. Z pewnością nie jest to pojazd „na parcelę". To kamper w trasę, przejeżdżamy





Nowości to także detale – czarny, składany kran czy siatki w, nadal niestety płytkich, szafkach nad sypialnią

eprasa.pl 3c6b150495



Do naszej dyspozycji był pojazd z napędem na cztery koła w wersji specjalnej Dune. Mamy tu niedostępny dla innych modeli kolor szary Ascot, czarny zderzak, okleiny dekoracyjne czy czarne 17-calowe felgi w standardzie. W tej wersji, minimalnie droższej, także wyposażenie standardowe jest już bogatsze





Montaż stolika na zewnątrz pojazdu to praktyczne rozwiązanie. Ten mebel przewozimy też w nowym, dedykowanym miejscu pod łóżkiem



Zaciemniające maty przydadzą się nie tylko podczas bardzo słonecznych dni, ale też na zimowych wyjazdach, bo mają właściwości termiczne

200–300 km dziennie, zatrzymujemy się w nowym miejscu, jemy kolację z innym widokiem każdego dnia i nie czujemy zmęczenia. Samo wnętrze, nawet to odmienione, pozwala co prawda na zrealizowanie wszystkich życiowych potrzeb, ale nie jest przesadnie funkcjonalne czy wygodne. Bywa wymagająco, ale do kompromisów jesteśmy przecież w caravaningu przyzwyczajeni. Tu kompasy producenta zdecydowanie są nastawione na częste podróżowanie i zmiany miejscówek. I pod tym względem to jedna z najlepszych propozycji na rynku.

Andaluzja to jeden z tych kierunków, które idealnie pasują do caravaningu. Różnorodność, przestrzeń, infrastruktura i klimat sprawiają, że chce się jechać dalej. Grand California to bardzo dobrze przemyślane narzędzie do takich podróży. Nie udaje luksusowej, ale robi coś ważniejszego – daje swobodę. W caravaningu to waluta, która zawsze ma najwyższy kurs. A skoro o walutach mowa – ceny Nowej Grand Californii zaczynają się od 318 tys. zł netto.

eprasa.pl 3c6b150495

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**

www.camplex.pl
ul. Fabryczna 14,
32-500 Chrzanów
+48 32 308 00 18



Serwis kamperów i przyczep kempingowych;
Naprawy powypadkowe,
bezgotówkowe;
Sprzedaż akcesoriów i części;
Wypożyczalnia pojazdów kempingowych

CAMPLEX
znajdź nas na FB!

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 3c6b150495

Z „TOYOTĄ W ŚWIAT”

BUDUJEMY KEMPINGOWEGO VANA

Ilu podróżników, caravaningowców i vanliferów, tyle opinii na temat definicji turystyki zmotoryzowanej. Są zadeklarowani ortodoksi, którzy caravaning łączą jedynie z kamperem lub z przyczepą. Inni są zdania, że caravaning jest wtedy, kiedy w pojeździe jest toaleta. A jeszcze inni modernizują pojazdy codziennego użytku do funkcji kempingowej. Jesteśmy reprezentantami ostatniej z wymienionych grup.



eprasa.pl 3c6b150495

CAROLINA TOYOTA BIELSKO













W ciągu kilku miesięcy w ramach projektu „Toyotą w Świat" pokazywaliśmy Wam na przykładzie Toyoty, jak z wykorzystaniem rozmaitych produktów można przeistoczyć samochód typu minibus w minikampera, bez ingerencji w jego konstrukcję. Wykorzystaliśmy do tego Toyotę, model Proace Verso Long 2.0 D4D ze skrzynią automatyczną. Jest to ośmioosobowa wersja Family, z fabrycznie zainstalowanym ogrzewaniem postojowym Webasto oraz na potrzeby projektu dodatkowo wyposażona w belki dachowe oraz hak holowniczy Brink 696600. I nietypowo, bo już na początku, po wyekwipowaniu Toyoty we wszystkie wymienione elementy, orzekamy zdecydowanie – warto! Samochód sam w sobie jako baza caravaningowa sprawdza się znakomicie, a odpowiednio doposażony – jeszcze lepiej!

Maty okienne i akcesoria USZYJĘ NA MIARĘ

Prywatność podczas postojów zapewniały nam maty termiczne zaprojektowane i wykonane przez firmę USZYJĘ NA MIARĘ. Jak ważna jest ta część wyposażenia, można się przekonać szczególnie w chłodne noce, kiedy utrzymanie optymalnej temperatury do snu wewnątrz pojazdu to gwarancja odpoczynku. Jeśli dodatkowo producent tego akcesorium wyposaży nas w różne siatki na drobiazgi, kieszenie i wieszaki do zamocowania wewnątrz samochodu, tym lepiej dla niełatwej sztuki utrzymania porządku podczas caravaningowania.

Box do bagażnika Camping Mode Camp Full

Podróżowanie pojazdami wyposażonymi w boksy instalowane w przestrzeniach bagażowych pojazdów to także caravaning, jak



eprasa.pl 3c6b150495







już wspomnieliśmy. Tego typu modyfikacje umożliwiają przygotowywanie posiłków, przechowywanie przedmiotów i części bagażu, wprowadzają funkcję sypialną i kilka innych praktycznych funkcjonalności dostępnych w zależności od inwencji producenta. Testowany w ramach projektu model to Camping Mode Camp Full. Składa się on z modułów kuchenki, wody, lodówki, szuflady oraz funkcji sypialnej. Stelaż łóżka zbudowano ze sklejki o grubości 18 mm i elementów ze stali nierdzewnej, tworząc konstrukcję zdolną przyjąć obciążenia do 180 kg. Materac gąbkowy o grubości 60 mm dodatkowo obszyto przyjemną w dotyku tkaniną, w zestawie jest także pokrowiec na materac. Producent umożliwia zamówienie materaca w trzech wariantach twardości. Długość maksymalna łóżka to 195 cm (a nawet 215 cm). Aby po udanej nocy zjeść solidne śniadanie, możemy skorzystać z kuchni – blat kuchenki to sklejka brzozowa o grubości 18 mm, a moduł zawiera dwa palniki gazowe Pinguin z certyfikatem CE, dwa kartusze gazowe Pinguin 450 g i osłony przeciwwiatrowe w pokrowcu. Z tego samego materiału wykonany jest moduł wody, montowany na stałe w dolnej szufladzie boksa. Wykonano go z aluminium malowanego proszkowo, a pozostałe elementy to stal nierdzewna. Moduł zawiera 15-litrowy zbiornik wody, 15-litrową instalację wody z certyfikatem do użytku spożywczego, pompkę wody 12 V, miskę ze stali nierdzewnej i gniazdo USB. Moduł lodówki natomiast ma pojemność 17 l, a zainstalowana bateria akumulatorowa ma za zadanie podtrzymywać jej pracę w czasie do 8 godzin postoju. W miejsce lodówki można wybrać dwie szuflady.

Stacja zasilania FOSSiBOT F2400 GREEN

Współczesny świat jest zależny od energii elektrycznej. Chcąc wyjechać na dłuższy kemping, biwak czy pracować w terenie, warto mieć dodatkowe, niezależne źródło prądu. Świetnym rozwiązaniem jest stacja ładowania z panelami słonecznymi – a już szczególnie jej mobilne wersje. FOSSiBOT F2400 GREEN to stacja zasilania o pojemności 2048 Wh i mocy wyjściowej 2400 W, przeznaczona do pracy ze sprzętem w domu, warsztacie i w terenie. Akumulator $LiFePO_4$ zapewnia ponad 3500 cykli ładowania przy zachowaniu 80% pojemności, a czysta sinusoida chroni wrażliwe urządzenia. F2400 będzie więc rezerwowym





eprasa.pl 3c6b150495

źródłem prądu w domu lub kuchni na biwaku. Zasili toster, czajnik, lodówkę lub inne urządzenia AGD. Stacja F2400 oferuje cztery wydajne tryby ładowania. Z sieci AC można ją naładować z mocą do 1100 W w 1,5–2 godziny, a regulacja mocy pokrętłem pozwala dopasować szybkość ładowania do instalacji. W trybie solarnym przyjmuje do 500 W (maks. 50 V), umożliwiając pełne naładowanie w ok. 5 godzin. Ładowanie hybrydowe (AC + solar) skraca czas do 1 godziny, a z gniazda samochodowego 12/24 V naładujemy urządzenie podczas podróży.

Namiot dachowy TRIANGLE SLIM marki OFFLANDER

A gdzie położyć spać dwie dodatkowe, podróżujące z nami osoby? Wystarczająco dużo miejsca znajdzie się w TRIANGLE SLIM. Ten namiot marki OFFLANDER to prostota, minimalizm i błyskawiczne rozkładanie. Niezwykle niski profil po złożeniu, bo zaledwie 13 cm wysokości, czyni go jednym z najbardziej aerodynamicznych namiotów na rynku, idealnym do codziennego użytkowania. Został zaprojektowany z myślą właśnie o dwóch osobach. Wewnątrz znajduje się materac o wymiarach 196 × 120 cm i grubości 5 cm, który zapewnia wystarczającą przestrzeń i wygodę do spania. Pod materacem znajduje się mata antykondensacyjna. Jest to specjalna warstwa, która ma za zadanie ograniczanie skraplania się pary wodnej. Wewnętrzna część pokrywy namiotu pokryta jest miękką wykładziną samochodową, do której można mocować na rzepach różne akcesoria, takie jak torby, kieszenie, oświetlenie czy powerbanki. Półautomatyczny system wspomagania rozkładania oparty jest na siłownikach i dzięki temu proces trwa dosłownie chwilę i nie wymaga żadnego wysiłku fizycznego. Namiot wykonany został z tkaniny rip-stop o gramaturze 280G – to połączenie poliestru i bawełny, które zapewnia odpowiednią wentylację, oddychalność oraz odporność na przetarcia i rozdarcia. Tropik uszyty jest z materiału Oxford 420D o wodoodporności na poziomie 2–3 tys. mm, co pozwala przetrwać nawet intensywne, kilkugodzinne opady deszczu.











eprasa.pl 3c6b150495

Bagażnik rowerowy na hak Spinder SC2 Led

Niektórzy posiłkują się tutaj nazwą „platforma na hak", co jest prawidłowym określeniem tego transportera dla rowerów. Docelowo przewozimy na nim dwa jednoślady, ale po zastosowaniu adaptera zyskujemy miejsce na trzeci pojazd. Spinder to idealna propozycja dla posiadaczy vanów i busów dzięki możliwości odsunięcia platformy od samochodu aż o 71 cm. Dzięki temu możliwe jest otwarcie tylnej klapy lub drzwi skrzydłowych. Pasuje do niemalże wszystkich typów samochodów, zwłaszcza tych z drzwiami skrzydłowymi, rowerów i kul holowniczych. Ważne jest także bezpieczeństwo mocowania ciężaru na kuli haka. Tutaj



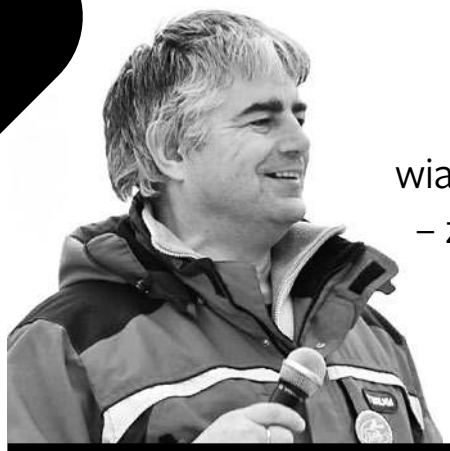


opatentowane przez markę szybkozłącze to jeden z najszybszych i najstabilniejszych systemów montażu bagażnika na kuli haka obecny na rynku. Ładowność bagażnika wynosi aż 60 kg, uchwyty z długimi paskami przystosowane są do grubych ram rowerowych do 30 cm obwodu, szerokie podpory dla kół do 80 mm, a długie szyny poradzą sobie z rowerami o rozstawie osi nawet 140 cm. Do platformy można dokupić wspomnianą już dostawkę na trzeci rower, pokrowiec, wózek transportowy, rampę wjazdową i wieszak na ścianę.

REKLAMA



Wspomnienie o Januszu Kolińskim



Z głębokim smutkiem przyjęliśmy wiadomość o śmierci Janusza Kolińskiego – założyciela CamperTeamu oraz twórcy strony internetowej Klubu Miłośników Turystyki Kamperowej.

Janusz był jedną z osób, które wiele lat współtworzyły i integrowały polskie środowisko caravaningowe. Dzięki jego zaangażowaniu i pasji powstała przestrzeń, w której miłośnicy podróżowania kamperami mogli się spotykać, wymieniać doświadczeniami i budować społeczność. Żegnamy Przyjaciela, który miał swój ważny wkład w rozwój caravaningu w Polsce. Rodzinie i bliskim składamy szczere wyrazy współczucia.

Publikujemy wyjątkowe wspomnienie przygotowane przez Pawła Margasa, zięcia śp. Janusza Kolińskiego.

Mówić i pisać o Januszu w czasie przeszłym jest niezwykle trudno – to wciąż nienaturalne i ciężkie. Janusz był człowiekiem wyjątkowym. Miał wiele, często niespodziewanych talentów i niesamowicie szeroką wiedzę z tak różnych dziedzin, że zawsze budziło to mój podziw. Poza tym, że był fantastycznym tatą, teściem, mężem, dziadkiem i przyjacielem, był też świetnym fachowcem i zapalonym turystą. Jego aktywność i życiowa energia mogłyby spokojnie wypełnić życiorysy kilku osób.

Kiedy poznałem go blisko 30 lat temu, on, Halinka i ich rodzina byli już bardzo doświadczonymi turystami. Podróżowali od lat, gdzie i jak tylko się dało. Janusz zawsze coś tworzył. Jeszcze w czasach „dużego fiata" własnoręcznie zbudował przyczepę na bazie skorupy Niewiadowa – sam zrobił meble, całe wyposażenie i z żoną oraz dziećmi zajechali tym zestawem aż do Hiszpanii. Trochę później, przez wiele miesięcy ciężkiej, pomysłowej pracy, zbudował własnego kampera z przyczepy i samochodu dostawczego. Służył mu on przez lata, a kto wie – może gdzieś jeździ do dziś. To z nim poznawaliśmy uroki caravaningu, to on zaraził nas tą pasją. Jego kolejnym kamperem, którego razem z nim szukaliśmy i pojechaliśmy po niego, zjeździliśmy z naszymi dziećmi – praktycznie od pierwszych miesięcy ich życia – Polskę i bliższą oraz dalszą Europę.

Blisko 20 lat temu wspólnie założyliśmy forum internetowe dla pasjonatów kamperów i podróży dużych i małych. Z jego inicjatywy i moimi rękami stworzyliśmy najpierw Camper Club, który chwilę później przekształcił się w CamperTeam.pl. To miejsce, społeczność i wręcz rodzina kamperowa trwa do dzisiaj. Stało się ogromną społecznością, skarbnicą wiedzy, a wręcz fenomenem towarzysko-kulturalnym. Ta fantastyczna społeczność na zawsze pozostanie jego wielkim dziedzictwem.

Janusz żył wśród ludzi i był dla ludzi. Uwielbiał się z nimi spotykać, organizował wiele zlotów w Pajęcznie, poświęcając serce i czas dla idei, którą kochał. Można śmiało i bez cienia przesady powiedzieć, że budował i tworzył historię polskiego caravaningu.

Życie toczy się dalej, ale pamięć o Januszu będzie trwać przez lata – w opowieściach, na kolejnych zlotach, a przede wszystkim w sercach i umysłach wielu jego przyjaciół i znajomych. Ja osobiście znałem go jako fantastycznego człowieka, teścia, a tak naprawdę – po prostu tatę.

Paweł Margas

eprasa.pl 3c6b150495



DETHLEFFS GLOBEBUS T16 4×4

PEŁNA FUNKCJONALNOŚĆ W LIMICIE 3,5 TONY

Dethleffs poszerzył swoją ofertę kamperów o nową propozycję – Globebus Performance 4×4. Ten model, który wzbudził już niemałe zainteresowanie entuzjastów caravaningu podczas tegorocznej prezentacji, tym razem występuje jako wersja T16 i został oficjalnie pokazany na targach CMT w Stuttgarcie. Najistotniejsze jest jednak to, że pojazd został zaprojektowany z myślą o osobach oczekujących kompaktowego, dobrze wyposażonego kampera z napędem na cztery koła, którym mogą podróżować posiadacze prawa jazdy kategorii B.

Kamper dla każdego – funkcjonalność w klasie 3,5 t

Model Globebus Performance T16 charakteryzuje się długością wynoszącą jedynie 625 cm oraz szerokością 220 cm, co sprawia, że jest o 60 cm krótszy od wcześniejszego wariantu T46. Dzięki temu pojazdem można łatwiej manewrować, a ponadto jego masa całkowita nie przekracza 3,5 t. Takie parametry oznaczają, że do prowadzenia tego kampera wystarczy zwykłe prawo jazdy kategorii B. Dla wielu osób istotne będzie również to, że podróżowanie nim nie wiąże się z dodatkowymi opłatami za korzystanie z dróg oraz pozwala uniknąć np. ograniczeń prędkości.

eprasa.pl 3c6b150495







Wnętrze zaprojektowane z myślą o podróżnych

Zmiana długości pierwotnego modelu T46 wymusiła na producencie z Isny przeprojektowanie wnętrza – zamiast dwóch pojedynczych łóżek ustawionych wzdłuż pojazdu w nowym wariancie znalazło się łóżko poprzeczne umieszczone z tyłu. W strefie dziennej kampera pojawiła się kanapa dla dwóch osób oraz stolik montowany do ściany. Kuchnia, choć zachowała funkcjonalność znaną z T46, została wyposażona w mniejszą lodówkę. Modułowa łazienka typu vario bazuje na ruchomej ściance, co pozwala na szybkie przekształcenie jej z toalety w kabinę prysznicową. Mimo niewielkich rozmiarów pojazdu wnętrze pozostaje przestronne, a tylny garaż, choć o mniejszych wymiarach, jest zaprojektowany tak, aby zapewnić odpowiednią ilość miejsca podróżującym.

Napęd na cztery koła – komfort i bezpieczeństwo podróży

Globebus Performance 4×4 T16 jest oparty na VW Crafterze, a pod maską znajdziemy silnik o mocy 163 KM, który współpracuje z automatyczną skrzynią biegów mającą osiem przełożeń. Pojazd wyposażony jest w stały napęd na cztery koła, oferuje blokadę mechanizmu różnicowego oraz funkcje ułatwiające start na wzniesieniu i zjazd. Dodatkowo przednia oś została wzmocniona, a dla zwiększenia wygody podróżowania można wybrać opcjonalne pneumatyczne zawieszenie tylnej osi. Ten model świetnie sprawdzi się podczas wypraw w trudniej dostępne rejony, daleko od utartych szlaków.

Niezależność dzięki nowoczesnej technologii

Dethleffs w nowym T16 kładzie nacisk na niezależność – w tym modelu zamiast tradycyjnych, dużych butli gazowych zastosowano ogrzewanie wnętrza oraz podgrzewanie wody zasilane olejem napędowym. Dla lodówki kompresorowej źródłem energii jest prąd, natomiast dwupalnikowa kuchenka wymaga jedynie niewielkiej butli gazowej o pojemności 2,75 kg. Dodatkowo pojazd wyposażono w wydajny akumulator LiFePo4 o pojemności 150 Ah, z opcją rozbudowy do 300 Ah. Pozwala to na długotrwałe przebywanie poza siecią energetyczną bez konieczności podłączania się do zewnętrznego źródła zasilania.

Designerski, kompaktowy kamper, wielkie możliwości

Globebus Performance 4×4 T16 wyróżnia się również wyglądem. Czarne, matowe felgi, LED-owa belka świetlna na szoferce, markiza w czarnym kolorze oraz ciekawe malowanie podkreślają nieco offroadowy charakter pojazdu. Wymiary kampera wynoszą 625 cm długości, 220 cm szerokości i 288 cm wysokości. Maksymalna wysokość we wnętrzu wynosi 190 cm. Dopuszczalna masa całkowita to 3,5 t. Podwozie oparto na VW Crafterze z silnikiem o mocy 163 KM. Liczba miejsc siedzących w kamperze wynosi od dwóch do czterech. Cena zakupu prezentowana na stronie producenta rozpoczyna się od 94 999 euro.

Globebus Performance 4×4 T16 to pojazd kempingowy, który wyróżnia się niewielkimi gabarytami, innowacyjnymi rozwiązaniami technologicznymi oraz komfortem podróżowania. Za sprawą nowatorskich systemów zasilania i starannie zaprojektowanego wnętrza ten model doskonale sprawdzi się przez cały rok – zarówno na klasycznych trasach, jak i podczas wypraw w trudniejszym terenie. To idealna opcja dla osób ceniących wygodę, pragnących niezależności i gotowych do odkrywania nieznanych miejsc bez żadnych ograniczeń.



eprasa.pl 3c6b150495



RANDGER R560
DWA OBLICZA WOLNOŚCI

Segment kampervanów nie zwalnia tempa, a marka Randger konsekwentnie umacnia swoją pozycję w Europie. W sezonie 2026 do dobrze znanej wersji R560 na bazie Forda Transita 4×4 dołącza nowość – R560 z napędem na przód – nazywana przez producenta wersją 4×2. To odpowiedź na potrzeby klientów szukających bardziej przystępnej cenowo, ale nadal w pełni funkcjonalnej alternatywy.

Randger R560 4×4 to propozycja dla tych, którzy planują podróże poza utartymi szlakami. Napęd na cztery koła zapewnia większą pewność na szutrach, w górach czy w trudniejszych warunkach pogodowych. To kampervan dla aktywnych – gotowy na całoroczną eksploatację, również z dala od infrastruktury kempingowej.

Premierą jest natomiast R560 w wersji z napędem na przód. Ten wariant zachowuje wszystkie kluczowe cechy modelu, oferując jednocześnie atrakcyjniejszy próg wejścia. Dobrze wyposażona wersja z silnikiem 165 KM i automatyczną skrzynią biegów została wyceniona na około 295 tys. zł brutto. To poziom cenowy, który czyni ten model wyjątkowo konkurencyjnym – nic dziwnego, że już teraz budzi duże zainteresowanie wśród klientów, o czym donosi polski diler tej marki, firma Transa-M z Pszczyny.

Funkcjonalność sześciu metrów

Randger R560 bazuje na Fordzie Transicie w wersji o długości blisko 6 m (5,98 m). To segment, który dla wielu użytkowników

eprasa.pl 3c6b150495

stanowi idealny kompromis między kompaktowymi wymiarami a pełną funkcjonalnością zabudowy mieszkalnej.
Układ wnętrza jest klasyczny, ale dopracowany w detalach. Z przodu znajdziemy obrotowe fotele kabiny, które po zatrzymaniu pojazdu tworzą wraz z kanapą wygodny salon. Centralną część zajmuje blok kuchenny z dwupalnikową kuchenką gazową, zlewozmywakiem i lodówką kompresorową, a także zestawem szafek.
W tylnej części umieszczono stałe łóżko poprzeczne o wymiarach pozwalających na komfortowy sen dwóch dorosłych osób. Co istotne, konstrukcja łóżka umożliwia jego częściowe podniesienie lub modyfikację, dzięki czemu przestrzeń bagażowa może być elastycznie dostosowana – od klasycznego garażu po przestrzeń transportową dla rowerów czy sprzętu sportowego.



Komfort, który robi różnicę

Jednym z najmocniejszych punktów Randgera R560 – niezależnie od wersji napędu – jest dopracowana łazienka. Producent postawił na rozwiązania, które wyraźnie wyróżniają ten model na tle konkurencji. Do dyspozycji są pełnoprawna kabina prysznicowa z drzwiami z plexi (zamiast popularnych „ceratek") oraz sprytny system chowanej umywalki, który pozwala maksymalnie wykorzystać przestrzeń.
W praktyce oznacza to realne rozdzielenie strefy mokrej i suchej – rozwiązanie rzadko spotykane w tej klasie pojazdów. Tę ergonomię i wygodę użytkowania docenimy szczególnie podczas dłuższych wyjazdów, zwłaszcza w trybie podróżowania poza kempingami. Warto podkreślić, że w wersji 4×2 dostępna jest duża lodówka kompresorowa Thetford o pojemności 138 litrów.

Technika i niezależność

R560 korzysta z nowoczesnej jednostki napędowej Forda o mocy 165 KM, która dobrze wpisuje się w charakter tego pojazdu – zarówno pod względem osiągów, jak i ekonomii jazdy. Warto wspomnieć o świetnej skrzyni ośmiobiegowej oraz wyposażeniu Forda już w standardzie – to m.in. wirtualny kokpit, duży ekran z Androida Auto i Apple Car Play (działający bezprzewodowo), automatyczna klimatyzacja oraz systemy bezpieczeństwa. Wygodne fotele lotnicze z regulacją odcinka lędźwiowego i kierownica regulowana w dwóch płaszczyznach dopełniają komfort podróżnych. Tutaj się poczujemy jak w samochodzie osobowym.
Wersja 4×4 oferuje zwiększoną dzielność terenową, natomiast wariant z napędem na przód będzie bardziej uniwersalny i wystarczający dla większości użytkowników.
Na pokładzie znajdziemy ogrzewanie postojowe marki Truma Combi Diesel (zasilane olejem napędowym) o mocy 4 kW. Oferowany pakiet zimowy, z podgrzewanym zbiornikiem szarej wody, w połączeniu ze wspomnianym systemem ogrzewania oraz dobrą izolacją nadwozia to gwarant, że kamper poradzi sobie doskonale w warunkach zimowych. Ciekawym rozwiązaniem konstrukcyjnym producenta jest zastosowanie gumowych uszczelek we wszystkich połączeniach meblowych ze ścianami oraz dachem. To system znany z kamperów segmentu premium, który znacząco niweluje uporczywe trzaski podczas jazdy.

Część europejskiego giganta

Warto podkreślić, że Randger należy do grupy Trigano – jednego z największych producentów pojazdów rekreacyjnych w Europie. Sama marka jest obecna w portfolio firmy Transa-M już od sześciu lat i cieszy się rosnącą popularnością. Klienci doceniają nie tylko jakość wykonania, ale również rozbudowaną sieć dilerską w całej Europie, co przekłada się na łatwy dostęp do serwisu i wsparcia.
Randgery powstają we francuskim regionie Périgord – miejscu znanym z rzemieślniczej precyzji i wysokiej kultury produkcji. To nowoczesny zakład, w którym łączy się doświadczenie z innowacyjnym podejściem do projektowania kampervanów.
Randger R560 w sezonie 2026 to model o dwóch wyraźnych charakterach: dla wymagających – wersja 4×4, oraz dla szerszego grona odbiorców – nowy wariant z napędem na przód. Obie opcje łączy przemyślany układ wnętrza, wysoki komfort użytkowania – szczególnie w zakresie łazienki – oraz solidne zaplecze technologiczne. W swojej klasie to jedna z ciekawszych propozycji dla osób szukających kampervana gotowego zarówno na codzienne podróże, jak i ambitniejsze wyprawy.





eprasa.pl 3c6b150495

INTEGRY MALIBU
JAKOŚĆ BEZ KOMPROMISÓW

Co wybrać, integrę czy półintegrę? Kamper w pełni zintegrowany gwarantuje nam przestrzeń, komfort i zawsze dostępny stół w jadalni nawet po opuszczeniu łóżka nad szoferką. Półintegra natomiast jest bardziej kompaktowa, z widoczną szoferką pojazdu, na którym jest zbudowana, i dla niektórych – łatwiejsza w prowadzeniu.

Malibu poszło krok dalej. Niemiecki producent z koncernu Carthago stworzył kampery w pełni zintegrowane, których długość w zależności od modelu zaczyna się od 6,57 m, a kończy na aż 7,35 m. Te krótsze są idealnym rozwiązaniem dla tych, którzy szukają maksimum przestrzeni integry zamkniętej w bardziej kompaktowych rozmiarach. Dodatkowo domy na kołach Malibu mają szerokość 2,17 m, co wyróżnia je na tle konkurencyjnych modeli, które zazwyczaj są o 20 cm szersze. Co ciekawe – szerokość kamperów Malibu nie odbiera przestrzeni wewnątrz dzięki wypukłym frontom, mądremu designowi i przemyślanym układom.

Na Fiacie i na Mercedesie

Producent posiada w gamie aż 19 pojazdów w pełni zintegrowanych, w tym dziewięć układów na podwoziu Fiata Ducato i 10 układów na podwoziu Mercedesa Sprintera. Dostępne są w wersjach lightweight do 3,5 t, jak i comfort do 4,2 t. Każda z nich jest wyposażona standardowo w prawdziwą podwójną podłogę, ramę AL-KO, wysuwany stopień Thule, najmocniejsze wersje silnikowe z automatycznymi skrzyniami biegów, akumulator litowo-jonowy, system wentylacji SOG, drzwi XL i podwójne ramowe okna. Wszystko ma jakość wykonania grupy Carthago.

















Integra optymalna

Modelem, który łączy komfort, rozsądną długość całkowitą i przestrzeń, jest Malibu I450 KB-LE Lightweight. Model ten ma długość całkowitą 7,19 m, szerokość 2,17 m, układ siedzeń w kształcie litery L i łóżka niemieckie z możliwością połączenia w jedno duże. Ta integra łączy wszystko, co w caravaningu najważniejsze – zabudowę na podwoziu Mercedesa Sprintera o mocy 170 km, osobną łazienkę i prysznic, przestronny garaż o wymiarach 120 cm na 114 cm i potężne zbiorniki na wodę: 150 l czystej i 140 l szarej. Podwójna podłoga dodatkowo gwarantuje nam pełną izolację zbiornika na wodę szarą podczas zimowych podróży, doskonałe rozprowadzenie ciepła bez zimnych punktów i mnóstwo schowków i przestrzeni ładunkowej. Pojazd na pusto waży 2900 kg z dodatkowym doposażeniem fabrycznym. Daje nam to fenomenalną ładowność aż 600 kg.

Integra dla wymagających

I450 jest modelem dla podróżników oczekujących od pojazdu parametrów wykraczających ponad standard. Dzięki doskonałemu spasowaniu mebli, wysokiej jakości frontom, hipoalergicznym materacom i niemieckiej dbałości o szczegóły Integra Malibu zawsze przyciąga wzrok na trasie, jak i kempingu. Najważniejszą jednak zaletą tych samochodów jest rozsądna cena jak na pojazdy klasy premium. Model Malibu I450 KB-LE dostępny jest już od 590 tys. zł brutto w dobrze wyposażonej wersji.



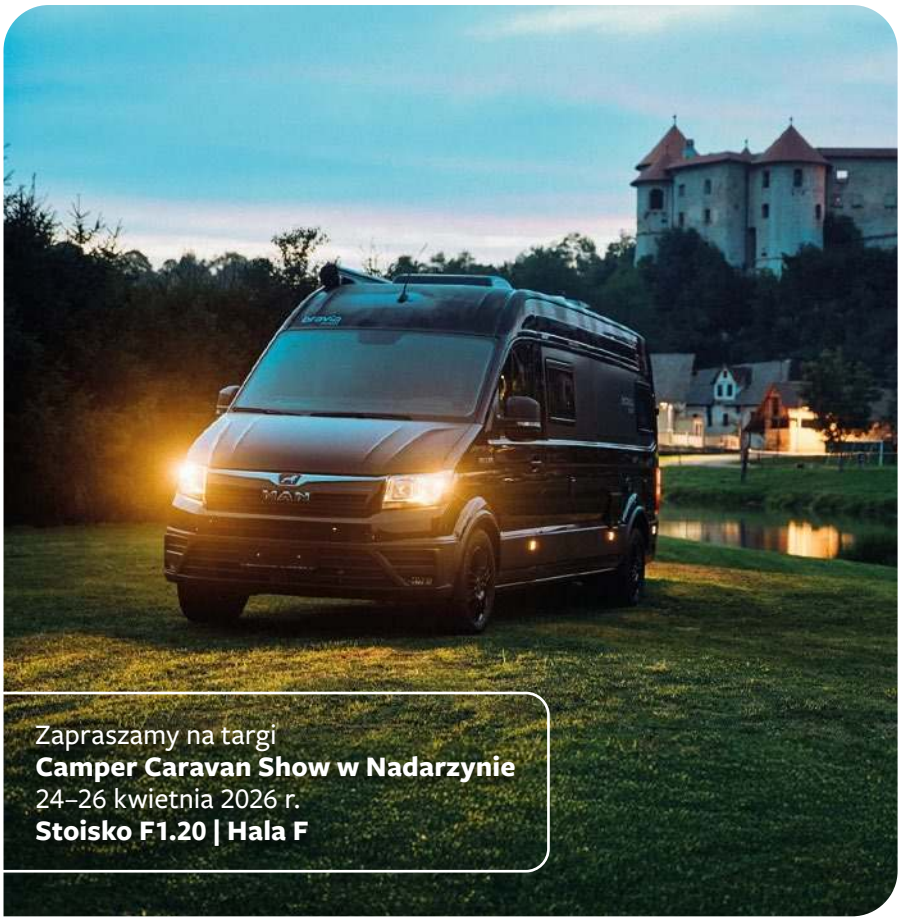
Integry, półintegry czy kampervany Malibu są dostępne u jednego z dilerów tej marki w Polsce – WN-Camp Centrum Caravaningu, które ma dwa oddziały: w Lipniku koło Szczecina, przy ul. Stargardzkiej 16 i w Paniówkach koło Katowic, przy ul. Zabrskiej 49.

eprasa.pl 3c6b150495

KAMPERVAN Z WINDĄ

BRAVIA MOBIL 680 LIFT

Kompaktowe wymiary to podstawa w segmencie kampervanów, ale dziś to za mało. Klienci oprócz mobilnej jazdy wymagają też funkcjonalności takiego pojazdu i wygody w podróży. Doceniamy, kiedy producent swoimi pomysłami pozwala na maksymalne wykorzystanie dostępnej przestrzeni. Właśnie pod tym względem dobrze wypada Bravia Mobil 680 Lift – model, który łączy sprytne rozwiązania wnętrza z solidną, „blaszakową" bazą w postaci MAN-a.



W przypadku modelu Bravia 680 Lift już pierwszy kontakt z wnętrzem pokazuje, że projektanci skupili się na codziennym użytkowaniu. Przewrotnie, centralnym punktem jest tylna część pojazdu – z podnoszonym łóżkiem (system „lift"), które daje ogromną przewagę nad klasycznymi układami.

W ciągu dnia, nocy czy przejazdów przestrzeń pod łóżkiem staje się pełnoprawnym garażem. Bez problemu zmieścimy tam rowery. Co ważne, dostęp do tej przestrzeni możliwy jest zarówno z zewnątrz, jak i od środka. Takie rozwiązania, szczególnie w pojazdach z łóżkami wzdłużnymi, nie są często spotykane.

Tu pojawia się jeden z najciekawszych scenariuszy użytkowych: przyjazd na nocleg, brak chęci rozładunku – rowery zostają w środku, łóżko opuszczamy i... śpimy. Bez przekładania sprzętu, bez kompromisów. To rozwiązanie, które doceni każdy, kto lubi aktywne podróże. Pod łóżkiem znajdziemy także klasyczny, duży schowek na bagaże, sprzęt outdoorowy czy wyposażenie kempingowe. Cała ta przestrzeń jest dostępna z obu stron – z wnętrza i z zewnątrz – co znacząco poprawia ergonomię.

eprasa.pl 3c6b150495

Klasyka dopracowana w detalach

Bravia 680 Lift bazuje na sprawdzonym w tym segmencie układzie, ale wprowadza do niego kilka istotnych usprawnień. Z przodu mamy kabinę kierowcy z obrotowymi fotelami, które po zaparkowaniu tworzą część dzienną. Dalej znajduje się salon z kanapą i stołem – przestrzeń do pracy, jedzenia i odpoczynku. Kuchnia została zaprojektowana jako blok dostępny z kilku stron, co ułatwia korzystanie z niej nawet przy kilku osobach na pokładzie. Znajdziemy tu wszystko, co potrzebne w trasie: lodówkę (ok. 90 l), kuchenkę, rozsądną liczbę blatów roboczych i szafek. Łazienka – kompaktowa, ale kompletna – oferuje prysznic i toaletę kasetową.

Możliwości i niezależność

Bravia 680 Lift może być wyposażona w pakiety zwiększające podróżniczą niezależność – instalacje solarne, wydajne akumulatory czy przetwornice.

MAN jako baza – kierowca też z nami jedzie

Nie bez powodu Bravia zdecydowała się na podwozie MAN TGE. To obecnie jedna z najbardziej cenionych baz w segmencie kampervanów. I nie tylko z powodu dwulitrowego silnika, co znacząco obniża akcyzę. MAN, podobnie jak bliźniaczy Crafter, oferuje prowadzenie zbliżone do samochodu osobowego, szeroką gamę systemów bezpieczeństwa i asystentów oraz solidne jednostki napędowe bardzo dobrze



współpracujące z automatycznymi skrzyniami biegów. W praktyce przekłada się to na wysoki komfort jazdy – szczególnie na długich trasach. Auto jest stabilne, dobrze wyciszone i zachowuje się przewidywalnie. Dodatkowym atutem jest dostępność wersji 4×4 oraz rozbudowana sieć serwisowa, istotna dla osób planujących dalsze wyprawy.

Nie tylko 680 Lift

Prezentowany układ Lift wydaje się nam bardzo interesujący, ale producent ma też w ofercie inne układy, m.in. z dachem sypialnym. Do tego dochodzą inne długości (np. 599 czy 636), różne układy łóżek oraz wybór baz – od Peugeota, przez Mercedesa, po właśnie MAN-a. Bravia Mobil to słoweńska, rodzinna firma założona w 2005 r., wywodząca się z tradycji produkcji mebli. To właśnie doświadczenie stolarskie widać w jej kamperach, szczególnie w jakości zabudowy i wykorzystaniu przestrzeni. Oficjalnym dilerem marki w Polsce jest firma Kampery Suwałowski.



Nowość od Bravia – coś dla fanów prawdziwej wolności

Bravia wraca do gry z napędem 4×4. Model MAN 680 w nowej odsłonie to propozycja dla tych, którzy nie uznają ograniczeń i chcą zjechać z asfaltu bez oglądania się za siebie. Pierwsze egzemplarze pojawią się już w połowie 2026 roku. Przy tej konfiguracji masa pojazdu naturalnie rośnie, więc wszystko wskazuje na to, że będzie to już segment powyżej 3,5 tony. Dla jednych ograniczenie, dla innych... pełnoprawny bilet do świata cięższych, bardziej „wyprawowych" maszyn.

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495



MIĘDZY FUNKCJĄ A WYGODĄ

KAMPERY RIMOR NA SEZON 2026

Rynek caravaningowy w Polsce nie zwalnia tempa – rosnąc i dojrzewając, przyciąga coraz więcej świadomych podróżników. W tak dynamicznym krajobrazie jedną z najmocniejszych pozycji konsekwentnie utrzymuje Rimor.

Dobrze znana w Europie marka w ostatnich latach szczególnie wyraźnie zaznaczyła swoją obecność nad Wisłą. Za jej sukcesem stoi coś więcej niż tylko szeroka oferta. To przemyślana strategia, dostępność modeli i systematyczne podnoszenie jakości sprawiają, że Rimor trafia zarówno do początkujących, jak i doświadczonych caravaningowców.

eprasa.pl 3c6b150495

Siła dostępności

Jednym z filarów rozwoju Rimora w Polsce jest rozbudowana, sprawnie funkcjonująca sieć dilerska. Autoryzowane punkty sprzedaży i obsługi z taniekamperowanie.pl na czele działają w strategicznych lokalizacjach – od Pruszkowa pod Warszawą, przez Gdańsk, Poznań i Kraków, aż po Siemianowice Śląskie. Dzięki temu klienci z całego kraju mogą nie tylko obejrzeć i porównać modele na żywo, ale również skorzystać z fachowego doradztwa, wynajmu czy kompleksowego serwisu. Od przeglądów technicznych, przez doposażenie pojazdu, aż po wsparcie gwarancyjne – wszystko dostępne jest w jednym miejscu. To właśnie ta dostępność usług i poczucie bezpieczeństwa coraz częściej przesądzają o wyborze Rimora.



Kilig 9 to idealny wybór dla rodzin

Bogactwo układów

Na tle konkurencji Rimor wyróżnia się imponującą różnorodnością układów. To jedna z tych marek, które naprawdę dają wybór – i to od pierwszego spojrzenia. Oferta obejmuje konfiguracje od klasycznych po te najbardziej niszowe i innowacyjne.

Łóżka wzdłużne z tyłu pojazdu to klasyka komfortu – przestrzeń, wygoda i możliwość połączenia w jedno duże łóżko. Łatwy dostęp bez drabinki i praktyczny garaż to kolejne atuty tego rozwiązania. Jego zalety doskonale pokazują takie modele jak Horus 95, Ekos 98 Plus, Ekos 98 M, Kilig 95 Plus, Kilig 695 czy Sailer 95 Plus.

Układ typu „queen bed" to z kolei propozycja dla par, które nie chcą rezygnować z wygody znanej z domu. Centralne łóżko „małżeńskie", więcej miejsca do przechowywania i ergonomicznie zaprojektowana strefa dzienna sprawiają, że podróż staje się czystą przyjemnością. Modele wykorzystujące taki układ to m.in. Kilig 69 Plus, Kilig 66 Plus oraz Sailer 69 Plus. Ciekawą propozycją jest też alkowa Kilig 669.

Równie imponująco prezentuje się segment łóżek poprzecznych, który obejmuje zarówno kompaktowe vany, jak i przestronne alkowy. Różne długości, wysokości i konfiguracje wnętrza pozwalają idealnie dopasować kampera do stylu podróżowania. W tej kategorii do wyboru są Rimorvan 238, blaszaki na podwoziu Fiat Horus 38, 45 i 54, półintegry Kilig 78 Plus, Sailer 87 Plus, Sailer 55 Plus i alkowy Ekos 8, Kilig 5, Super Brig 677 TC oraz Super Brig 687 TC.

Na uwagę zasługują również mniej oczywiste rozwiązania, jak salony w układzie



Łóżko francuskie w Horus 12



Łóżko poprzeczne w Sailer 55 Plus

eprasa.pl 3c6b150495



Łóżka piętrowe w Kilig 50



Łóżko opuszczane z sufitu elektrycznie w Sailer 69 Plus

litery „C". W dzień – przestrzeń do wspólnego spędzania czasu, wieczorem – pełnoprawna sypialnia. Funkcjonalność w najlepszym wydaniu. Modele: półintegra Kilig 77 Plus oraz luksusowa alkowa Super Brig Suite.

Kompaktowo, ale bez kompromisów

Nie każdy potrzebuje dużego kampera – i Rimor doskonale to rozumie. Modele z tzw. łóżkiem francuskim to idealna odpowiedź na potrzeby osób, które szukają zwrotnego, kompaktowego pojazdu. Przy długości często poniżej 6,5 m oferują one zaskakująco dużo: pełnowymiarową łazienkę, przestronny salon i nawet kilka miejsc do spania. Takie modele jak Ekos 3, Ekos 12 Plus lub Horus 12 to świetny wybór zarówno na krótkie wypady, jak i dłuższe podróże.

Rodzinne podróże bez ograniczeń

Rimor nie zapomina o tych, którzy podróżują w większym gronie. Modele z łóżkami piętrowymi zapewniają przestrzeń nawet dla siedmiu osób – bez konieczności rezygnowania z komfortu.

Na szczególną uwagę zasługuje Kilig 79 Plus – półintegra, która redefiniuje przestrzeń w tej klasie pojazdów. Dwa stoły, pięć niezależnych miejsc do spania i wyjątkowo przestronna część dzienna czynią go jedną z najciekawszych propozycji rodzinnych na rynku.
Inne modele w tym układzie to Kilig 9, Kilig 50 oraz Ekos 7.

Odwaga projektowa i nowoczesne rozwiązania

Rimor coraz śmielej sięga po rozwiązania, które jeszcze niedawno były



Łóżko dwuosobowe w alkowie modelu Super Brig Suite



Centralne łóżko „małżeńskie" w Kilig 69 Plus

eprasa.pl 3c6b150495





Kampery **Rimor** oraz akcesoria caravaningowe i gadżety firmy można będzie obejrzeć i dostać na stoisku firmy **taniekamperowanie.pl** podczas targów **Camper Caravan Show** w Nadarzynie (24–26 kwietnia 2026 r.) na stoisku **F3.44**

zarezerwowane dla wyższych segmentów. Modele z opuszczanym elektrycznie łóżkiem sufitowym to świetna opcja dla par, które cenią przestrzeń dzienną ponad klasyczny układ sypialni. W dzień – maksimum swobody, w nocy – pełnowymiarowy komfort snu. Przykładem jest model Kilig 67 Plus, w którym większą część pojazdu zajmują przestronna łazienka i garderoba, natomiast komfortowe łóżko opuszcza się z sufitu.

Z kolei takie konstrukcje jak Sailer 56 Plus pokazują, że kamper może oferować kuchnię niemal jak w domu – z dużą lodówką, rozbudowaną przestrzenią roboczą i bogatym wyposażeniem.

Oferta dla każdego stylu podróżowania

Siłą portfolio Rimora jest jego kompleksowość. W ofercie znajdziemy: ekonomiczne i funkcjonalne modele z serii Ekos, nowoczesne i stylowe linie Kilig oraz Sarus, jak również bardziej luksusowe serie Super Brig i Sailer. Dzięki temu marka trafia zarówno do osób rozpoczynających przygodę z caravaningiem, jak i do doświadczonych użytkowników.

Sezon 2026 – kierunek: rozwój

Wszystko wskazuje na to, że sezon 2026 będzie dla Rimora kolejnym krokiem naprzód. Nowe modele, ulepszone konstrukcje i kolejne innowacje technologiczne mają szansę jeszcze bardziej umocnić pozycję marki na polskim rynku. Jedno pozostaje niezmienne – Rimor konsekwentnie udowadnia, że caravaning może być dostępny, różnorodny i skrojony na miarę indywidualnych potrzeb. Wygląda na to, że sezon 2026 tylko potwierdzi ten kierunek rozwoju.

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495

PREMIERA MARKI DEMBELL

NOWY ROZDZIAŁ W HISTORII **KAMPERY GORZÓW**



Caravaning nieustannie dostarcza wyjątkowych, przełomowych chwil. Jedną z nich była oficjalna premiera marki Dembell, znacząco rozszerzająca ofertę Kampery Gorzów. Mieliśmy zaszczyt uczestniczyć w tym niecodziennym wydarzeniu – od tej chwili Dembell oficjalnie stał się częścią portfolio firmy.



Kampery Gorzów – od marzeń do profesjonalizmu

Firma Kampery Gorzów powstała z zamiłowania do wolnych podróży i eksplorowania nowych miejsc. Początkowo była efektem rodzinnych planów, które w 2016 r. przerodziły się w realny biznes wraz z zakupem pierwszych kamperów. Z biegiem lat przedsiębiorstwo poszerzało swoją flotę, dostosowując ofertę do rosnących oczekiwań klientów. Ważnym filarem działalności jest serwis, funkcjonujący nieprzerwanie od 2009 r. i oparty na kilkunastoletnim doświadczeniem firmy w naprawach pojazdów osobowych, dostawczych, ciężarowych, a także kamperów, multivanów oraz przyczep kempingowych. Dzięki tej wiedzy Kampery Gorzów oferują kompleksowe wsparcie na najwyższym poziomie.

Dziś firma nie ogranicza się wyłącznie do sprzedaży pojazdów – tworzy przestrzeń dla niezapomnianych podróży, poczucia swobody i niezależności, która jest przecież główną ideą w turystyce caravaningowej. Na miejscu oprócz rozbudowanego salonu sprzedaży znajdziemy wielostanowiskowy, profesjonalny serwis oraz sklep caravaningowy.

Premiera Dembell – wydarzenie z klasą

Przedstawiciele firmy Kampery Gorzów zaprosili gości na wyjątkowy weekend, podczas którego zaprezentowano markę Dembell. Wydarzenie obfitowało w inspirujące rozmowy i prezentacje modeli Prime, Elite oraz premierę Bellissimo. Prezentacji towarzyszyły spotkania z przedstawicielami mediów, degustacje win, wyśmienity catering oraz muzyka na żywo.

Podczas wieczornego spotkania uczestnicy mieli okazję poznać kulisy współpracy, filozofię marki i jej ambicje na polskim rynku. Dembell, jako synonim luksusu w caravaningu, wyróżnia się dopracowanym designem i najwyższą jakością wykonania, odpowiadając na potrzeby najbardziej wymagających podróżników. Obecność przedstawicieli marki Dembell oraz prezentacja repliki kasku Olivera Bearmana, który jest ambasadorem marki, ale przede wszystkim kierowcą Formuły 1, podkreśliła rangę wydarzenia i zaangażowanie w rozwój segmentu premium.

Dembell – nowy impuls dla caravaningu w segmencie premium

Włączenie marki Dembell do portfolio Kampery Gorzów to mocny sygnał dla rynku – firma rozszerza swoją ofertę o produkty z najwyższej półki, a od dłuższego czasu rozpoznawana jest w sprzedaży pojazdów takich marek jak Benimar, Carado, Niesmann+Bischoff czy Concorde. Prezentacja Dembell pokazuje, jak dynamicznie rozwija się caravaning w Polsce, szczególnie w segmencie premium.

Kampery Gorzów umacniają pozycję lidera jako dystrybutor pojazdów oferujący klientom szeroki wybór marek z różnych segmentów, profesjonalny serwis i doradztwo. Premiera marki Dembell to krok milowy dla tej firmy i caravaningu w Polsce.

eprasa.pl 3c6b150495

KARMANN DEXTER 560 AW 4×4

KOMPAKTOWY KAMPER **NA KAŻDĄ TRASĘ**







Karmann Dexter 560 AW 4×4 to kamper, który na swoim pokładzie łączy funkcjonalność z wysokim komfortem podróżowania, stanowiąc idealną propozycję dla caravaningowców, którzy lubią czasem zjechać poza utarte szlaki.

Producent – gwarancja jakości i tradycji

Karmann-Mobil to niemiecka firma z blisko pięćdziesięcioletnią historią, która buduje kampery z myślą o solidności i dbałością o detale. Karmann-Mobil stawia na ergonomiczne rozwiązania wnętrza, zapewniając maksymalne wykorzystanie przestrzeni nawet w kompaktowych modelach. Kampery tej marki wyróżniają się trwałością materiałów, starannym wykończeniem oraz praktycznymi układami, które ułatwiają codzienne użytkowanie. Obecnie Karmann-Mobil należy do Grupy Trigano, a autoryzowanym dilerem jest m.in. Platinet SA w Krakowie.

Charakterystyka i kluczowe cechy

Wybierając model Dexter 560 AW 4×4, otrzymujemy kampervana spełniającego swoją rolę przez 365 dni w roku. Solidne podwozie z napędem na wszystkie koła gwarantuje pewność prowadzenia w różnych warunkach, a design wnętrza jest nowoczesny. To pojazd dopasowany zarówno dla początkujących, jak i doświadczonych caravaningowców. Model bazuje na popularnym Fordzie Transicie i wyposażony jest w silnik o pojemności 2 l i mocy 170 KM, zespolony z manualną skrzynią biegów. Kamper ma 599 cm długości, 206 cm szerokości i 278 cm wysokości, a jego masa w stanie gotowym do jazdy wynosi 2979 kg, przy maksymalnej dopuszczalnej masie 3500 kg.

Dexter 560 AW 4×4 oferuje cztery miejsca do jazdy oraz dwa miejsca do spania, co czyni go idealnym wyborem dla par lub małych rodzin. Praktyczne wnętrze mocno się wyróżnia na rynku kampervanów – znajdziemy tu perfekcyjnie wykonane meble w okleinie drewnopodobnej, nowoczesne, ciemnoszare fronty i czarne elementy wykończenia od tapicerki po baterię kuchenną. Jest miejsce na relaks, przygotowanie posiłków i wypoczynek, niezależnie od długości podróży. Rozwiązania takie jak obrotowe fotele w kabinie, wydajne ogrzewanie i dobrze zaprojektowane miejsca do przechowywania podnoszą funkcjonalność tego blaszaka, który z zewnątrz wygląda grzecznie i skromnie, dopóki nasz wzrok nie sięgnie do pięknego wnętrza pojazdu. Karmann Dexter 560 AW 4×4 to kamper dla osób ceniących niemiecką solidność, przemyślane rozwiązania oraz komfort podróżowania przez cały rok. Taki kampervan doskonale się sprawdzi zarówno podczas krótkich, weekendowych wypadów, jak i ambitniejszych podróży, zapewniając niezawodność i wygodę na każdej trasie.

REKLAMA



platinet

official dealer

KARMANN Mobil

www.kampery.platinet.pl

eprasa.pl 3c6b150495

NAGRADZANY, KOMPAKTOWY, **WSZECHSTRONNY**

LMC INNOVAN 592



Nagroda German Innovation Award w kategorii „Doskonałość w biznesie dla konsumenta: transport" w roku 2024 dla kampervana LMC Innovan 592 podkreśla połączenie znakomitych cech pojazdu na jego pokładzie. To wystarczająca rekomendacja, aby co najmniej przyjrzeć mu się bliżej. A być może zdecydować o zawarciu dłuższej znajomości.

Producent LMC zachęca do niej, zachwalając przyczyny przyznania nagrody – przemyślaną konstrukcję wnętrza oferującą komfort i wszechstronność w pojeździe o długości poniżej 6 m.

Dalszy ciąg zachęty – wyobraźcie sobie, że zapadacie się w wygodne łóżko po pełnym wrażeń dniu na łonie natury, w pojeździe tak kompaktowym, że bez trudu porusza się nawet wąskimi uliczkami miasta. I rzeczywiście, Innovan 592 skonstruowany na bazie furgonu Forda Transita dzięki swoim gabarytom jest w stanie zrealizować tę wizję.

Pomysłowy...

Przemyślany układ sypialni w połączeniu z koncepcją kuchni i łazienki zapewni komfort w podróży. Na czym więc polega „innowacyjność Innovana"? Najbardziej wyrazista cecha to obrotowa i przesuwna toaleta, którą można szybko zamienić w prysznic, optymalizując niewielką przestrzeń do aktualnych potrzeb. Druga cecha to pomysłowa koncepcja łazienki – składaną umywalkę można łatwo złożyć i niemal niewidocznie wtopić w ścianę. Trzecia to rozsuwany blat kuchenny, który można wygodnie wysunąć nad łóżko. Udźwignie – jak gwarantuje producent – do 40 kg.

Wydawałoby się, że w tak krótkim pojeździe nie starczy już miejsca na bagaże. Tymczasem sprytnie zintegrowane z zabudową schowki między łóżkami i pod nimi ułatwiają zapakowanie i sortowanie całkiem sporej liczby osobistych rzeczy.

W kuchni natomiast znajdziemy szafkę typu cargo pomagającą w organizacji różnych drobiazgów. Schowamy tu przyprawy, pojemniki z suchą żywnością, rozmaite kuwetki i pudełka, a także kosmetyki i przybory toaletowe.

...i wymiarowy

Jeśli natomiast podróżujący po przebudzeniu mają w zwyczaju wyprostować się i mocno przeciągnąć na stojąco, to również nie będzie z tym problemu. Wewnątrz pojazd mierzy 2,08 m przy zewnętrznej wysokości własnej 2,84 m. Długość całkowita to 5,98 m, a szerokość – 2,11 m. Wyśpią się w nim trzy osoby dzięki łącznikowi między ulokowanymi wzdłużnie łóżkami, a poprowadzi go osoba z prawem jazdy kategorii B – DMC 3,5 t. Cena orientacyjna to 64 400 euro.

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 3c6b150495

DO PRZODU ŻYJ, ŻYJ KOMPAKTOWO... CARADO T338 EDITION26



Ewa Bem chyba nie obrazi się na nas za podmianę słowa „kolorowo" w tytule. W końcu chodzi o radość z życia. Jakkolwiek wyświechtany byłby ten slogan, każdy do niej dąży. Z Carado T338 EDITION26 ta droga będzie łatwiejsza!

Tym, którzy zamierzają poszukiwać szczęścia za pomocą półzintegrowanego kampera o długości poniżej 7 m, a jednocześnie oferującego zaskakująco przestronne wnętrze, proponujemy przyjrzeć się bliżej temu modelowi. Mierzący 6,99 m długości, 2,32 m szerokości i 2,93 m wysokości T338 EDITION26 idealnie wpisuje się w segment szczególnie ceniony w codziennym użytkowaniu. Wystarczająco poręczny, aby zapewnić relaksujące podróże, a jednocześnie wystarczająco przestronny, aby zapewnić prawdziwy komfort.
Jego największą zaletą jest udane połączenie możliwości swobodnego ruchu, optymalnej ilości przestrzeni do przechowywania i zadowolenia z jakości snu. Carado wyposaża model T338 EDITION26 w wygodne, pojedyncze łóżka z tyłu. Ten układ sprawdza się od lat i cieszy się szczególną popularnością wśród par. Jednocześnie pojazd pozostaje elastyczny: w zależności od konfiguracji możliwe jest uzyskanie od dwóch do czterech miejsc do spania, a opcjonalne, opuszczane łóżko dodatkowo zwiększa możliwości. W ten sposób ten model będzie atrakcyjny dla tradycyjnych dwuosobowych załóg, ale również dla małych rodzin lub podróżników, którzy okazjonalnie zabierają ze sobą gości.

Komfort snu i coś jeszcze

Tył tej półintegry to w zasadzie klasyka. Pojedyncze łóżka ułatwiają poruszanie się w przestrzeni sypialni i jednocześnie dają wrażenie przestronności. Pozwalają też na wyraźne oddzielenie części dziennej od sypialnej. Właśnie to jest urok tego układu. Nie chodzi tu o spektakularne efekty, ale o przemyślaną użyteczność na co dzień. Technicznie koncepcja pozostaje praktyczna i rozsądna. Bazuje na podwoziu Forda Transita o mocy 96 kW/130 KM i jest wyposażona w cztery homologowane siedzenia. To parametry pasujące do kampera, który nie musi imponować ekstremalnymi osiągami, ale buduje harmonijną całość.

Przemyślana codzienność w podróży

W części mieszkalnej T338 EDITION26 prezentuje się funkcjonalnie i przejrzyście. Kuchnia jest ergonomicznie umiejscowiona, a łazienka zaprojektowana jako elastyczna przestrzeń. Oznacza to, że dostępne miejsce jest wykorzystywane maksymalnie efektywnie. Takie zaplanowanie przestrzeni to nieprzemijająca klasyka, która sprawdza się rano, w drodze i wieczorem.

Ostatecznie Carado T338 EDITION26 to kamper dla osób, które stawiają sobie jasne priorytety: wygodne miejsca do spania, przemyślane rozwiązania dotyczące przechowywania, kompaktowe wymiary zewnętrzne i układ, który sprawdza się w codziennym życiu. Nie próbuje przyćmić innych, a wręcz zachwyca praktycznością. I właśnie to czyni go tak atrakcyjnym w tej klasie.

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495



JAK WYBRAĆ IDEALNEGO **KAMPERA DLA SIEBIE?**

Wybór pojazdu kempingowego warto zacząć nie od przeglądania gotowych ofert, ale od określenia własnego stylu podróżowania. Jeśli jesteś aktywnym podróżnikiem, lubisz zmieniać lokalizacje i zatrzymywać się „na dziko", zwiedzać miasta i zatrzymywać się poza kempingami, a jednocześnie zależy Ci na pojeździe użytecznym na co dzień – zdecydowanie najlepszym wyborem będzie kampervan.

Warto zwrócić uwagę, aby pojazd nie był zbyt duży – w popularnych turystycznych lokalizacjach większe kampery mogą napotkać ograniczenia w parkowaniu i przemieszczaniu się, a mniejszy i mniej rzucający się w oczy pojazd daje większą swobodę i dyskrecję. Standardowe miejsca parkingowe mają zwykle tylko około 5–5,5 m długości, co czyni mniejsze kampervany wygodniejszym wyborem. Taki pojazd może pełnić również funkcję drugiego auta w rodzinie. Dokładnie takie samochoy możesz zabudować w firmie Buskamper.pl.

Nowy czy używany – wybierz mądrze

Jeśli dysponujesz większym budżetem, dobrym rozwiązaniem będzie nowe auto z gwarancją producenta. Jeśli natomiast chcesz rozsądnie zarządzać finansami, warto rozważyć samochód używany i przeznaczyć większą część środków na wysokiej jakości nową zabudowę objętą gwarancją i jej sprawdzone komponenty – dzięki temu zarówno auto, jak i jego wyposażenie będą służyć przez wiele lat. W praktyce pozwala to stworzyć kampera

eprasa.pl 3c6b150495

klasy premium przy zachowaniu rozsądnego budżetu całkowitego. Coraz więcej osób decyduje się na takie podejście, wybierając indywidualne zabudowy realizowane przez Buskamper.pl, z których każda powstaje z myślą o konkretnym użytkowniku.

Niezależność w podróży

Jeśli zależy Ci na swobodzie podróżowania, szczególną uwagę warto zwrócić na układ energetyczny kampera. Kluczowe znaczenie ma nie tylko pojemność akumulatorów, ale przede wszystkim dobrze zaprojektowana instalacja elektryczna i odpowiednio dobrane urządzenia. Wydajne panele solarne o mocy przekraczającej 300–400 Wp oraz ogrzewanie gazowe z dużym zbiornikiem pozwalają na samowystarczalne funkcjonowanie „na dziko" przez wiele dni, bez konieczności podłączania się do zewnętrznych źródeł prądu, zapewniając komfort także w chłodniejsze noce.

Bezpieczeństwo i jakość

Zabudowa kempingowa to nie tylko wygoda, ale przede wszystkim bezpieczeństwo. Kampervany, dzięki solidnej metalowej konstrukcji nadwozia, oferują wysoką wytrzymałość i lepszą ochronę podczas kolizji. Większe kampery, ze względu na konieczność zmniejszenia wagi, często są wykonywane z lekkich tworzyw, które w takich sytuacjach zapewniają mniejszą ochronę. Dlatego tak ważne jest, aby zadbać o jakość montażu wszystkich elementów wyposażenia. Doświadczeni wykonawcy, tacy jak Buskamper.pl, przykładają szczególną wagę do standardów montażu i jakości zastosowanych rozwiązań, co przekłada się na trwałość i bezpieczeństwo pojazdu.



NIE ISTNIEJE JEDEN „NAJLEPSZY KAMPER". ISTNIEJE NATOMIAST TAKI, KTÓRY JEST NAJLEPIEJ DOPASOWANY DO STYLU ŻYCIA UŻYTKOWNIKA. INDYWIDUALNA ZABUDOWA POZWALA STWORZYĆ POJAZD DOPRACOWANY W KAŻDYM DETALU – WYGODNY, BEZPIECZNY I GOTOWY NA KAŻDĄ PODRÓŻ.

Doradztwo i ergonomia

Warto skonsultować swoją decyzję z praktykami. Zespół Buskamper.pl chętnie doradza bezpośrednio przy wyborze rozwiązań dopasowanych do Twoich potrzeb, nie wahaj się do nich zadzwonić, pomogą Ci uniknąć kosztownych błędów i dobrać wyposażenie, które sprawdzi się w codziennym użytkowaniu. Prawdziwą trudnością jest zaprojektowanie zabudowy w sposób ergonomiczny – z łatwym dostępem do wszystkich szafek i pełnym wykorzystaniem przestrzeni auta – i właśnie w tym Buskamper.pl nie ma sobie równych. Wokół marki powstała także aktywna grupa Buskamper Fan – ludzi z pasją do podróżowania, którzy dzielą się doświadczeniami i inspirują innych.

Buskamper.pl
+48 600 077 147
Szosa Poznańska 2,
62-050 Mosina
info@buskamper.pl

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495

KOMPAKTOWA **SWOBODA PODRÓŻY**

ELNAGH BARON COMPACT 539



Elnagh Baron Compact 539 to kamper, który łączy włoską elegancję, funkcjonalność oraz nowoczesne rozwiązania. Ten kompaktowy model z jednoosobowym opuszczanym łóżkiem będzie świetnym wyborem dla małych rodzin, które potrzebują samochodu komfortowego, ale też sprawnie poruszającego się w wąskich miejskich uliczkach, jak i daleko poza utartymi szlakami. Poznaj bliżej markę Elnagh oraz charakterystykę Baron Compact 539.

Firma Elnagh – architekci pomysłów

Od ponad 60 lat Elnagh jest częścią sektora pojazdów kempingowych, który nieustannie ewoluuje i podąża za potrzebami klientów i trendami w branży. Firma słynie z dbałości o szczegóły oraz świetnego designu. Cechą kamperów Elnagh są przemyślane projekty i funkcjonalność. Producent sukcesywnie udoskonala swoje produkty oferując rozwiązania ułatwiające podróżowanie na pokładzie kampera. Co to oznacza? Praktyczne układy wnętrz, estetyczne wykończenia i dobre materiały wykończeniowe, co zwraca uwagę zarówno doświadczonych caravaningowców, jak i osób poszukujących swojego pierwszego kampera. Potwierdzeniem wysokiej jakości kamperów Elnagh jest 10-letnia gwarancja udzielana na szczelność zabudowy.

Elnagh Baron Compact 539 – idealny kamper na miejskie i dalekie trasy

Baron Compact 539 został zaprojektowany z myślą o prostocie, swobodzie i wygodzie podróżowania. Sprawdzi się zarówno w mieście, jak i na odludziu, a jego kompaktowe wymiary (długość 669 cm, szerokość 215 cm, wysokość 285 cm) pozwolą bez problemu manewrować w ciasnych miejscach i na wąskich drogach. Zbudowany na popularnym Fordzie Transicie z silnikiem o pojemności 2 l i mocy 165 KM, gwarantuje pewność prowadzenia i dynamiczną jazdę.

Przemyślane rozwiązania wnętrza

Na pokładzie Barona Compact 539 znajdziemy inteligentne rozwiązania, które ułatwiają codzienne życie. Strefa dzienna wyposażona jest w kanapę w kształcie litery L (standardowo wyposażona w system ISOFIX), składany i regulowany stół i dodatkowo obrotowe fotele kabiny. Kuchnia, podobnie jak kamper – jest kompaktowa. Znajdziemy w niej dwupalnikową płytę gazową oraz dużą lodówkę o pojemności 137 l, nie brakuje również miejsc do przechowywania. Całości dopełnia zmyślne oświetlenie led. Część sypialna to klasyczne rozwiązanie, które oferuje dwa łóżka z możliwością przekształcenia w jedno duże, oraz jak wspomnieliśmy jednoosobowe opuszczane łóżko nad salonem. Nie brakuje jakże potrzebnych gniazd USB i lampek do czytania. Łazienka vario zapewnia możliwość kąpieli dzięki obrotowej ściance. Wnętrze jest typowe dla włoskich kamperów – jest nowocześnie, jasno, dużo bieli, wiele detali „na wysoki połysk". Warto dodać, że pod sypialnią znajduje się pokaźnych rozmiarów luk bagażowy.
W modelu Elnagh Baron Compact 539 producent zachwala wysoki poziom izolacji termicznej i przeciwwilgociowej. Zastosowano tu nowoczesne materiały, dlatego pojazd jest lekki, wytrzymały i łatwy w konserwacji. Elnagh Baron Compact 539 to propozycja dla tych, którzy szukają kompaktowego i praktycznego kampera, łączącego włoski styl z funkcjonalnością i bezpieczeństwem.

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495

N-CROSS WCIĄŻ NA TOPIE!

Nie tak dawno, podczas testu przyczepy Niewiadów N-Cross, zastanawialiśmy się, czy spełnia ona warunki stawiane jej jako pretendującej do miana następczyni kultowej N-126? Przeważająca liczba cech potwierdza tę tezę, a popularność wśród klientów firmy z Tomaszowa Mazowieckiego nowej generacji przyczep N-Cross WHITE i BLACK dodatkowo ją wzmacnia.



Fabryka przyczep Niewiadów potwierdza, że linia N-Cross jest w tej chwili najlepiej sprzedającą się serią modelową, a wprowadzenie nowej generacji również w odmianie BLACK dodatkowo zaostrzyło utrzymujące się, dobre wyniki handlowe. Pokażmy więc najważniejsze cechy nowej przyczepy.
W zależności od wersji i wyposażenia DMC przyczepy to 950–1000 kg lub 1100–1300 kg. N-Cross jest wykonana z izolowanych płyt typu sandwich, które mają zapewnić izolację termiczną oraz trwałość i sztywność nadwozia. Co więcej, w konstrukcji ścian i podłogi nie znajdziemy już drewnianych elementów szkieletu. Niewiadów N-Cross można zamówić w wersji trzy- i czteroosobowej, co wpłynie przede wszystkim na konstrukcję tylnej części wnętrza. Wersja BLACK charakteryzuje się czarnymi detalami zewnętrznymi, jak bakista, owiewki boczne, nadkola, oraz wewnętrznymi ściankami w kolorze szarym. W zabudowie przeznaczonej dla mniejszej liczby pasażerów na lewo od wejścia znajduje się stolik z dwoma siedziskami, z możliwością przekształcenia w łóżko, a nad głowami pojemna szafka.
W wersji dla czterech pasażerów w tym miejscu usytuowano łóżko piętrowe.
W części dziennej znajduje się stół, który z łatwością można przekształcić w dwuosobowe łóżko, w nowym modelu szersze o 13 cm, ma teraz 143 cm. Przyczepa została wyposażona w łazienkę z toaletą, prysznicem, termą elektryczną oraz brodzikiem, a także w aneks kuchenny z kuchnią gazową, lodówką i zlewozmywakiem. Jest to wyposażenie standardowe z możliwością personalizacji pod własne upodobania. Jednym z najważniejszych atutów najnowszej wersji N-Cross jest nowoczesny, dotykowy panel sterowania, który umożliwia zarządzanie wszystkimi głównymi funkcjami przyczepy. Z jego poziomu można sterować oświetleniem, kontrolować poziom czystej wody w 30-litrowym zbiorniku, sprawdzać stan akumulatora, odczyt temperatury zewnętrznej lub danych ładowania z fotowoltaiki, jeśli zamówimy taką opcję podczas konfiguracji własnej przyczepy. W standardowym wyposażeniu wszystkie, kasetowe okna, posiadają rolety z moskitierami. Najnowszy model N-Cross dostępny jest od 76 900 zł brutto, a w wersji BLACK od 78 900 zł brutto.

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495



WOLNOŚĆ NA CZTERECH KOŁACH, **CZYLI JAK WYPRAWY STWORZYŁY OFFLANDER**

Bartosz Warot z zespołem OFFLANDER

Słońce powoli chowało się za horyzontem tunezyjskiej Sahary, a drobny, złoty pył wciąż unosił się w powietrzu po całym dniu walki z wydmami. Siedziałem na piasku, czując na twarzy to specyficzne, pustynne zmęczenie, a za moimi plecami nasz obozowy zestaw biwakowy z OFFLANDERA.

Dziś, wiele wypraw i kilkanaście krajów później, nadal czuję dokładnie to samo. Chcę tak żyć. Setki biwaków i niezliczone godziny za kierownicą utwierdziły mnie w przekonaniu, że turystyka samochodowa, zwana też teraz stylowo overlandingiem, to nie tylko sposób podróżowania, ale filozofia życia. Dla mnie i wielu innych droga jest równie ważna jak cel, z której czerpiemy najróżniejsze doświadczenia i przygody.

Z pasji do (nie)utartych szlaków

Offlander nie powstał w sterylnym biurze przed monitorem komputera. Ta marka narodziła się w kurzu Sahary, mroźnych nocach w górskich przełęczach i ulewnych burzach na Bałkanach. Od ponad 35 lat zajmujemy się sportem i aktywnością fizyczną, personalnie i jako firma, ale to turystyka samochodowa stała się naszą największą pasją. Dziś mocno pracujemy



eprasa.pl:3c6b150495

nad rozwojem tego sektora w Polsce, bo wierzymy, że przygoda nie jest zarezerwowana tylko dla profesjonalnie przygotowanych wyprawówek. Overlanding to przede wszystkim ciekawość tego, co kryje się za następnym zakrętem. Może się zacząć od zwykłego samochodu osobowego i chęci do odkrywania. To właśnie tę ideę skrywa nasze hasło #travelcampexplore.

Zabudowy pick-up to złoty środek

Dla tych, którzy szukają niezależności, ale nie chcą rezygnować z komfortu, stworzyliśmy zabudowy typu kapsuła na pick-upy. Dlaczego uważamy, że to obecnie najlepsza opcja na rynku? To prawdziwy złoty środek. Większość pick-upów już standardowo oferuje doskonałą dzielność terenową z napędem 4x4 i reduktorem, której brakuje klasycznym kamperom czy większości vanów. Jednocześnie koszt zakupu pick-upa i doposażenia go w naszą zabudowę jest nieporównywalnie niższy niż inwestycja w dedykowanego vana czy dużego kampera 4x4. Czasem nawet więcej niż połowę. Co najważniejsze, w naszej filozofii stawiamy na modułowość. Samochód i zabudowa to oddzielne byty. Na co dzień możesz użytkować pick-upa jako auto robocze lub rodzinne. Gdy przychodzi weekend lub wyprawa, w kilka chwil zakładasz kapsułę i masz gotowy dom na kółkach. Taki zestaw jest łatwiejszy w serwisowaniu, a w razie wymiany auta zabudowę po prostu przekładasz na nowy model lub sprzedajesz osobno. To ekonomia i wolność w jednym. Co ważniejsze, większość naszych zabudów oferuje zbliżony do kampera poziom komfortu, za wyjątkiem kilku drobnych wyrzeczeń. W ofercie mamy już około 10 różnych modeli dopasowanych do modeli samochodów oraz potrzeb klienta.

Namiot dachowy to dobry początek

To od namiotów wszystko się zaczęło. W każdą z naszych serii namiotów wpletliśmy setki doświadczeń z nocy spędzonych pod gołym niebem.

Seria FOLD: To nasze najbardziej uniwersalne, kultowe modele, które dla wielu stały się synonimem namiotu dachowego. To najlepsza odpowiedź na rodzinne podróżowanie. Oferują przestrzeń i komfort, o jakich trudno marzyć w tradycyjnych rozwiązaniach. To konstrukcja łącząca ogromną powierzchnię spania z szybkością rozkładania, które czynią go naszym absolutnym bestsellerem.

SERIA TRIANGLE: Stworzona dla tych, którzy przedzierają się przez gęste lasy Rumunii. Solidna aluminiowa obudowa to pancerz, który przetrwa spotkanie z każdą gałęzią, a niski profil zapewnia lepszą aerodynamikę i niższe spalanie.

SERIA SOFT: Wybór dla poszukiwaczy jakości i klasycznego stylu. Namioty „miękkie" są lżejsze, co pozwala zamontować je na niemal każdym samochodzie. Ich niesamowita przewiewność i panoramiczne okna sprawiają, że budzisz się dosłownie wewnątrz krajobrazu.

Biwak to detale

Dobre biwakowanie to nie tylko dach nad głową. To także markizy, które ratowały nas przed 40-stopniowym upałem w Turcji i Omanie. To kabiny prysznicowe, poncza, śpiwory. To organizery, torby narzędziowe oraz podróżne czy też plecaki. Wszystkie te akcesoria projektujemy na podstawie realnych potrzeb. Jeśli coś nie sprawdziło się podczas naszych testów, nie trafia do oferty.

Dzielimy się pasją!

OFFLANDER to przede wszystkim społeczność. Często spotkacie nas na zlotach, targach i wyprawach. To tam wymieniamy się doświadczeniami i inspirujemy do kolejnych wyjazdów, słuchamy wymagań oraz sugestii od ekspertów, którymi jesteście Wy. Niezależnie od tego, czy planujesz samotną wyprawę na pustynię, czy weekendowy wypad z rodziną nad polskie jeziora zwykłym kombi – świat czeka. Najlepsze historie dopiero przed nami.

Ruszaj w drogę: #travelcampexplore.



prasa.pl/sobi/6795



DYNACOOK
Z SERII C&Y

SPRAWDZONE ROZWIĄZANIE DLA MOBILNYCH KUCHNI

Gotowanie na pokładzie kampera od lat wiąże się z kompromisami: ograniczoną przestrzenią, wysokimi wymaganiami bezpieczeństwa oraz potrzebą codziennej wygody. Dlatego użytkownicy mobilnych kuchni coraz częściej sięgają po rozwiązania, które łączą sprawdzoną technologię z nowoczesną formą.



Gazowe płyty ceramiczne DynaCook są odpowiedzią właśnie na te potrzeby. Zaprojektowano je z myślą o realiach podróżowania.

Funkcjonalność dopasowana do zabudowy

W projektowaniu kuchni kamperowej kluczowe znaczenie ma sposób wykorzystania dostępnego blatu. DynaCook X2 Domino to płyta o kompaktowych wymiarach, której konstrukcja powstała z myślą o węższych modułach zabudowy. Charakterystyczny, pionowy układ dwóch pól grzewczych pozwala zachować ergonomię pracy nawet tam, gdzie przestrzeń instalacyjna jest mocno ograniczona. Takie rozwiązanie umożliwia wygodne przygotowywanie pełnowartościowych posiłków bez rezygnacji z komfortu gotowania znanego z tradycyjnych kuchni gazowych.

Co istotne, ta sama technologia dostępna jest również w wariancie alternatywnym – DynaCook X2 mini. W tym modelu pola grzewcze rozmieszczono poziomo, co otwiera inne możliwości aranżacyjne. Dzięki temu, w zależności od proporcji blatu i układu kuchni, użytkownik może dobrać płytę nie tylko pod kątem funkcji, lecz także optymalnego zagospodarowania przestrzeni roboczej.

eprasa.pl 3c6b150495

Jedna technologia, różne możliwości

DynaCook X2 Domino pozostaje rozwiązaniem pierwszego wyboru wszędzie tam, gdzie zabudowa wymaga pionowego układu pól grzewczych. Jednocześnie model X2 mini w układzie poziomym pozwala jeszcze precyzyjniej dopasować płytę do charakteru kuchni.

W efekcie użytkownik nie musi wybierać między funkcjonalnością a przestrzenią – może dobrać konfigurację, która najlepiej wykorzysta dostępne miejsce, zachowując tę samą technologię, bezpieczeństwo i komfort gotowania.





Bezpieczeństwo użytkowania

W warunkach mobilnych bezpieczeństwo pozostaje priorytetem. Opatentowana technologia „gaz pod szkłem", zastosowana w płytach DynaCook, eliminuje otwarty płomień, ograniczając ryzyko poparzeń i przypadkowego zaprószenia ognia. Gładka powierzchnia ceramiczna, pozbawiona wystających rusztów, zapewnia wygodę codziennego użytkowania oraz łatwość utrzymania płyty w czystości.

Design i trwałość w jednym

Szkło ceramiczne zestawione z czarnymi elementami metalowymi nadaje urządzeniu nowoczesny, a jednocześnie ponadczasowy charakter. Płyta harmonijnie wpisuje się zarówno w minimalistyczne, jak i bardziej klasyczne wnętrza kamperów, podkreślając ich uporządkowaną estetykę.

Kontrola, która przekłada się na oszczędność

Sensorowy panel sterowania zapewnia intuicyjną obsługę oraz precyzyjne sterowanie mocą grzania. System natychmiast reaguje na dotyk, umożliwiając pełną kontrolę nad procesem gotowania.
Ta sama precyzja przekłada się bezpośrednio na efektywność energetyczną. Technologia spalania gazu „pod szkłem" minimalizuje straty energii, co w praktyce oznacza nawet o 50% niższe zużycie gazu oraz większą niezależność podczas dłuższych podróży.

Polska produkcja, europejski standard

Wszystkie modele płyt DynaCook powstają w Polsce, w zakładzie produkcyjnym pod Poznaniem. Wieloetapowa kontrola jakości zapewnia trwałość i niezawodność urządzeń, cenione zarówno przez doświadczonych caravaningowców, jak i osoby dopiero rozpoczynające swoją przygodę z mobilnym stylem życia.



eprasa.pl 3c6b150495



ROZWIŃ MOŻLIWOŚCI SWOJEGO KAMPERA NA WIOSNĘ!

Kamperomania, czyli po prostu zajawkowe zainteresowanie caravaningiem, umożliwia łączenie go z innymi sportowymi aktywnościami – kolarstwem, wspinaczką, wędkarstwem, off-roadem... Ten „związek" oznacza konieczność transportu wyposażenia zwiększającego nasze możliwości podróżnicze oraz pozwalającego na aktywne spędzanie czasu w miejscach pobytu.

Odpowiedzią na te potrzeby są haki holownicze polskiego producenta Imioła Hak-Pol. Dzięki solidnej konstrukcji umożliwiają holowanie przyczepy o masie 2,5 t, a dopuszczalny nacisk pionowy na kulę wynosi aż 150 kg. W praktyce oznacza to możliwość zabrania ze sobą dodatkowego sprzętu – od rowerów i motocykli po skutery wodne, a nawet lekkie łodzie.

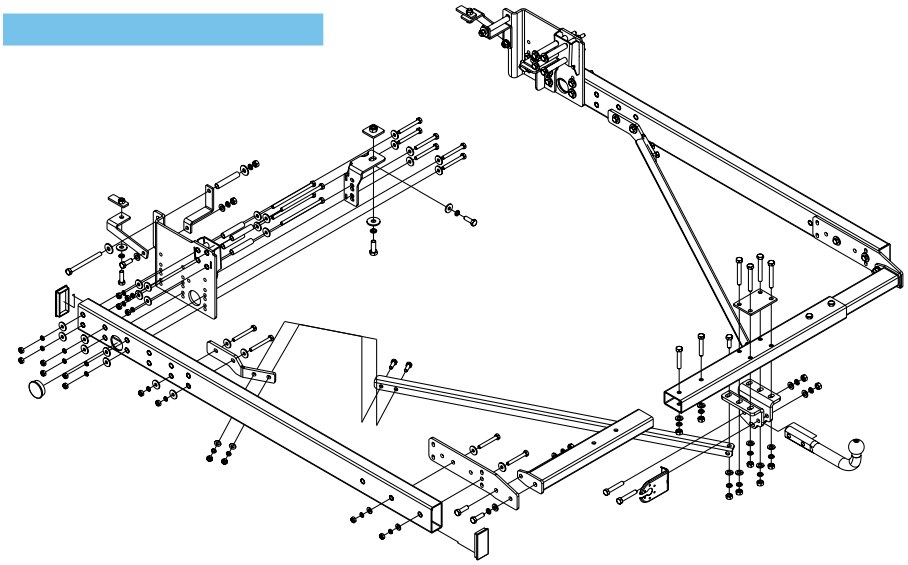
W ofercie haków holowniczych do kamperów marki Imioła Hak-Pol można znaleźć zarówno uniwersalne rozwiązania (dla pojazdów na bazie Fiata Ducato i Forda Transita), jak i przeznaczone dla konkretnych modeli zabudów, np. Rimor, Etrusco czy Weinsberg. W szerokim asortymencie są również haki do samochodów osobowych i użytkowych, systemy amerykańskie, a także specjalne wersje haków przeznaczonych do kampervanów.

Z myślą o komforcie użytkowania przygotowano dwa rodzaje zaczepu haka: zarówno w formie klasycznej kuli mocowanej na stałe, jak i kuli wypinanej – gdy nie korzystamy z haka, jest on dzięki niej właściwie niewidoczny.

eprasa.pl 3c6b150495

Warto również zwrócić uwagę na stosowany przy montażu dedykowany moduł elektryczny typu T CAN RS, który ma za zadanie informować komputer pokładowy pojazdu o podłączonej przyczepie lub platformie. Dzięki nowoczesnym rozwiązaniom działa bezproblemowo w najnowszych samochodach, a dziewięciometrowa wiązka przewodów pozwala na komfortowe podłączenie nawet w najdłuższych kamperach. Jedną z kluczowych cech dedykowanych do kamperów haków holowniczych Imioła Hak-Pol jest ich solidna konstrukcja. Zastosowanie przedłużeń ramy z profilu zamkniętego pozwala na osiągnięcie najwyższych parametrów uciągu i nacisku pionowego dostępnych na rynku.

Jeśli chodzi o bezpieczeństwo i niezawodność działania – aspekty kluczowe dla użytkownika – haki mają homologację E20 na całą konstrukcję. Oznacza to, że produkt przeszedł rygorystyczne testy wytrzymałościowe przeprowadzone w Instytucie Łukasiewicz-PIMOT w Warszawie. Przekłada się to na spokój i komfort podróżowania. Znaczący wkład w bezpieczeństwo użytkowania haka holowniczego ma również proces wytwórczy. Stosowanie materiałów tylko od sprawdzonych dostawców oraz wykorzystywanie nowoczesnych maszyn produkcyjnych zapewniają wymaganą jakość i trwałość wykonania. Nad całym procesem od projektu po wysyłkę do klienta czuwa wykwalifikowany i doświadczony zespół.



Kompleksowa obsługa nie kończy się w momencie sprzedaży. Firma posiada również fabryczny punkt montażowy, gdzie bezproblemowo można doposażyć swój kamper w hak holowniczy. Wykonany przez specjalistów montaż jest zgodny z obowiązującymi standardami technicznymi, co gwarantuje bezpieczeństwo oraz pełną kompatybilność i spokojne użytkowanie. Dogodna lokalizacja w centrum Polski oraz sąsiedztwo tras ekspresowych umożliwiają wygodny dojazd z każdego rejonu kraju. Cały proces – od zakupu do montażu – przebiega sprawnie i komfortowo.

Wiosna to również czas targów branżowych. Już w drugiej połowie kwietnia serdecznie zapraszamy do Poznania (MTP) i Warszawy (PTAK), gdzie Imioła Hak-Pol zaprezentuje swoją działalność i produkty. Będzie to nie tylko świetna okazja do zapoznania się z hakami do kamperów i kampervanów, ale także do rozmów z zespołem producenta oraz wymiany doświadczeń i spostrzeżeń. Będzie to również sposobność dla przedsiębiorców prowadzących serwisy lub warsztaty, aby porozmawiać o ofercie dla partnerów. Z asortymentem możecie zapoznać się również na stronie internetowej, a porady i ciekawostki znaleźć na kanałach firmy w social mediach.



eprasa.pl 3c6b150495



NOWY WYMIAR KOMFORTU PODRÓŻOWANIA

ZAWIESZENIA PNEUMATYCZNE VB

Rosnące wymagania użytkowników pojazdów kempingowych sprawiają, że standardowe rozwiązania techniczne coraz częściej ustępują miejsca zaawansowanym systemom poprawiającym komfort i bezpieczeństwo jazdy. Jednym z najbardziej odczuwalnych usprawnień jest zastosowanie zawieszenia pneumatycznego. W tej dziedzinie szczególną pozycję zajmuje holenderska firma VB – producent wyspecjalizowany w rozwiązaniach dla kamperów i pojazdów bazowych typu van.

Seryjne zawieszenia w pojazdach kempingowych są najczęściej projektowane z myślą o transporcie towarów, a nie stałym, wysokim obciążeniu wynikającym z zabudowy mieszkalnej. W praktyce oznacza to częste zjawiska takie jak „osiadanie" tylnej osi, pogorszenie stabilności oraz duża wrażliwość na boczne podmuchy wiatru. Systemy VB-Airsuspension eliminują te niedogodności, przywracając pojazdowi właściwą wysokość i znacząco poprawiając jego właściwości jezdne.

Oferta producenta obejmuje zarówno zawieszenia pomocnicze (montowane jako wsparcie dla fabrycznych resorów), jak i pełne zawieszenia pneumatyczne, które całkowicie zastępują seryjne rozwiązania. Kluczową cechą obu systemów jest utrzymywanie optymalnej wysokości jazdy – niezależnie od obciążenia. Dzięki temu kamper zachowuje prawidłową geometrię zawieszenia, co przekłada się na większą stabilność, lepszą przyczepność i przewidywalność prowadzenia.

Podczas jazdy system VB-Airsuspension automatycznie utrzymuje zaprogramowany poziom zawieszenia. To właśnie w tym zakresie pojazd osiąga najlepszy kompromis pomiędzy komfortem a bezpieczeństwem.



Redukcja przechyłów nadwozia, ograniczenie efektu kołysania oraz skuteczniejsze tłumienie nierówności sprawiają, że nawet długie trasy stają się mniej męczące. Kierowca zyskuje większą pewność prowadzenia. Zaawansowane systemy pełnego zawieszenia pneumatycznego VB wyposażone są w intuicyjne sterowanie – najczęściej w formie pilota lub panelu. Umożliwia ono regulację wysokości pojazdu zarówno na przedniej, jak i tylnej osi. Funkcja ta okazuje się niezwykle praktyczna w codziennym użytkowaniu: ułatwia pokonywanie stromych podjazdów, wjazdów na promy czy poruszanie się po nierównym terenie.

Korzyści nie kończą się jednak w momencie zatrzymania pojazdu. Na postoju system VB-Airsuspension pozwala na szybkie i wygodne poziomowanie kampera – ręcznie lub automatycznie, w zależności od konfiguracji. Istotnym elementem filozofii VB-Airsuspension jest również jakość montażu. Producent współpracuje z siecią certyfikowanych partnerów, którzy odpowiadają za dobór odpowiedniego systemu oraz jego profesjonalną instalację. Dzięki temu użytkownik otrzymuje rozwiązanie w pełni dopasowane do konkretnego modelu pojazdu i stylu podróżowania. Jednym z takich partnerów jest firma Kampery Suwałowski spod Warszawy.

eprasa.pl 3c6b150495

KLIMATYZACJA DACHOWA
COOL TOP 120-E



Fot. Webasto

Firma Webasto, specjalizująca się w systemach zarządzania ciepłem, wprowadziła na rynek Cool Top 120-e. Ten klimatyzator dachowy łatwo zintegrować z architekturą pojazdów EV dzięki konstrukcji typu „plug-and-play" i obudowie, która może być lakierowana pod kolor nadwozia pojazdu

Nowy system klimatyzacji dachowej Webasto do elektrycznych vanów i minibusów to absolutna nowość w portfolio firmy, która specjalizuje się w systemach zarządzania ciepłem. Urządzenie powstało dla zeroemisyjnych pojazdów.

Na początku marca br. debiutuje nowy system klimatyzacji firmy Webasto. Tym razem ekspert w dziedzinie technologii termicznej opracował urządzenie specjalnie do lekkich samochodów dostawczych z napędem elektrycznym (EV). Dzięki wysokiej wydajności chłodzenia niezawodnie zapewnia przyjemną temperaturę we wnętrzu nawet w upalne dni i przy pełnym obciążeniu. Chociaż klimatyzacja Cool Top 120-e powstała dla segmentu komercyjnego (np. karetek pogotowia i małych autobusów z napędem elektrycznym), jej parametry mogą zainteresować użytkowników dużych kamperów bazujących na takich podwoziach jak e-Sprinter czy Iveco eDaily. CT120e to kolejny produkt w gamie Webasto, który podobnie jak seria klimatyzatorów postojowych Webasto Cool Trop Trail XXG, ceniona przez użytkowników kamperów i przyczep - przypis autora, powstał z myślą o dbałości o środowisko. Jedno jest pewne, to najpotężniejsza w pełni elektryczna propozycja od Webasto. Zapewnia moc chłodzenia aż do 12 kW i wydajność ok. 41 tys. BTU/h. Producent chwali się, że urządzenie o wymiarach 1605 × 1290 × 300 mm pomimo wysokiej wydajności waży zaledwie 80 kg. Ten moduł komfortu wykorzystuje czynnik chłodniczy R1234yf, więc o niskim potencjale tworzenia efektu cieplarnianego (GWP). Cool Top 120-e chłodzi oczywiście wnętrze zarówno podczas postoju, jak i jazdy. Po osiągnięciu temperatury docelowej dwie sprężarki z regulacją prędkości obrotowej automatycznie dostosowują swą moc do zapotrzebowania na chłodzenie. System pracuje wówczas z częściowym obciążeniem, zapewniając bardzo cichą pracę.

Co istotne w kwestii montażu, klimatyzator jest fabrycznie napełniony czynnikiem chłodniczym i nie ma potrzeby instalowania przewodów chłodniczych w pojeździe.

REKLAMA





ZASILANIE NA START: DLACZEGO ECOFLOW DELTA 3 CLASSIC TO NAJLEPSZY PIERWSZY KROK DO NIEZALEŻNOŚCI?

Nie każdy, kto zaczyna przygodę z caravaningiem, od razu chce budować złożoną instalację elektryczną. Wiele osób szuka prostszego sposobu na korzystanie z podstawowych urządzeń w trasie – bez dużych kosztów i ingerencji w pojazd.

Właśnie wtedy pojawia się pytanie o sensowny pierwszy krok. Odpowiedzią może być stacja zasilania EcoFlow DELTA 3 Classic – sprawdźmy, co faktycznie oferuje!

Dylemat nowicjusza – jak znaleźć złoty środek?

Na starcie najczęściej trafia się na dwa skrajne rozwiązania. Pierwsze to amatorskie zestawy DIY – akumulator kwasowy i tania przetwornica. Teoretycznie działają, ale w praktyce bywają zawodne.

Z drugiej strony są drogie, profesjonalne instalacje: panele, inwerter, odpowiednio dobrane akumulatory. To już działa, ale koszt i poziom skomplikowania skutecznie zniechęcają, zwłaszcza na początku. Czy jest coś pomiędzy? Właśnie tu pojawia się przenośna stacja zasilania EcoFlow DELTA 3 Classic.

DELTA 3 Classic – brakujące ogniwo

DELTA 3 Classic nie udaje dużej instalacji, ale wyraźnie wykracza poza turystyczne

eprasa.pl 3c6b150495

minimum. To przenośna stacja zasilania, która daje dostęp do energii tam, gdzie jej potrzebujesz. „Classic" w nazwie nie oznacza przestarzałej technologii. W środku mamy wydajne ogniwa LiFePO4, zaprojektowane z myślą o długiej żywotności – wytrzymają nawet 10 lat wypraw!
Największa zmiana pojawia się jednak przy parametrze mocy. Aż 1800 W (lub 2400 W w trybie X-Boost) pozwala korzystać nawet z bardzo wymagających sprzętów takich jak ekspres do kawy, czajnik lub suszarka. Poranna herbata czy suszenie włosów po prysznicu przestają być luksusem zarezerwowanym tylko dla drogich, rozbudowanych instalacji.
Równie ważny jest brak skomplikowanego montażu. Zamiast składać system z kilku elementów, dostajesz jedno urządzenie, które robi wszystko: zastępuje akumulator, ładowarkę, przetwornicę i regulator solarny.



Dlaczego DELTA 3 Classic to idealny pierwszy krok?

► Bo jest to rozwiązanie, które pozwala wejść w temat zasilania bez dużych kosztów, skomplikowanego montażu i zamykania się na jeden scenariusz.
► Brak ryzyka – stacja nie jest montowana na stałe w Twoim pojeździe, więc w każdej chwili możesz ją przenieść do domu, nowego kampera czy do miejsca pracy.
► Ładowanie w biegu – z gniazdka AC stacja ładuje się do 100% już w godzinę – oszczędzasz bezcenny czas w podróży.
► Skalowalność – zaczynasz od samej stacji. Za rok możesz dokupić panele, za dwa – dedykowany alternator charger. Twój system rośnie razem z Twoim doświadczeniem i pasją do niezależnych podróży.

Jak DELTA 3 Classic wpisuje się w ofertę EcoFlow?

DELTA 3 Classic trafia dokładnie między serię kompaktowych urządzeń River 3 a większe jednostki z linii DELTA. River 3 to lekkie modele do podstawowych zastosowań, a duże DELTY oferują więcej mocy, ale są droższe i tracą na mobilności. DELTA 3 Classic wpada dokładnie w środek – daje swobodę korzystania z większości urządzeń, a jednocześnie zachowuje poręczną konstrukcję i jest przystępna cenowo.
Co wybrać na początek?

► **River 3 Max** – jeśli zależy Ci przede wszystkim na mobilności i zasilaniu podstawowej elektroniki.
► **DELTA 3 Classic** – jeśli szukasz złotego środka między niezależnością energetyczną a przystępnymi rozwiązaniami i mobilnością.
► **DELTA 3 Max** – jeśli planujesz dłuższe wyprawy i masz większe zapotrzebowanie na energię.

Caravaning nie musi się zaczynać od dużych decyzji i jeszcze większych wydatków – EcoFlow DELTA 3 Classic świetnie wpisuje się w te założenia. Jeśli szukasz prostego sposobu, aby zapewnić sobie zasilanie w trasie, to kierunek, który zdecydowanie warto rozważyć!

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495



Polski producent Yolco stawia na maksymalny komfort podróżowania. Tegoroczne portfolio marki wzbogaciło się o szereg nowości, wśród których znalazły się rynkowe hity zaprojektowane z myślą o zapewnieniu podróżnikom pełnego relaksu w trasie.

Yolco to ceniony producent lodówek kompresorowych do kamperów, przyczep czy pod namiot. Urządzenia te pracują niezależnie od pogody, oferując funkcję mrożenia i chłodzenia – w zakresie temperatur od –20°C do + 20°C.
Nowa seria lodówek DX (dostępne w wersji 30- i 39-litrowej) to dwukomorowe urządzenia oferujące pełną elastyczność. Każda sekcja ma niezależne drzwi, co pozwala na optymalne zarządzanie chłodem. Unikalną cechą serii jest możliwość dowolnej konfiguracji: obie komory mogą

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495

pracować jako chłodziarki lub zamrażarki albo niezależnie jako chłodziarka i zamrażarka w tym samym czasie.
Lodówka TCX (wersje 50- i 60-litrowe) z systemem Dual Zone oferuje dwie niezależne komory chłodnicze z osobną regulacją temperatury. Dzięki wyjmowanej ściance działowej użytkownik może błyskawicznie połączyć obie strefy, zyskując przestrzeń dopasowaną do aktualnych potrzeb.
Absolutnym hitem sezonu jest jedyna na rynku lodówka kompresorowa na motocykl – MCX17 Topcase. Jest kompaktowa,



odporna na wstrząsy, przechylenia i niezwykle wydajna – nie tylko chłodzi, ale także mrozi.
Wspomniane urządzenia oferują pełną swobodę energetyczną. Można je zasilić na cztery sposoby: z gniazda zapalniczki (12/24 V), sieciowo (100–240 V), a także za pomocą dedykowanych baterii – modułowej (montowanej w wewnętrznym slocie SC4B) lub zewnętrznej CSX5. Wszystkie mają także wbudowaną ochronę akumulatora.

Mobilny komfort

Nowa oferta Yolco to prawdziwy przełom w kategorii mobilnego komfortu. Szybka i przenośna kostkarka ICM1 pierwszą porcję lodu przygotuje w zaledwie 9 minut, a dzięki zasilaniu 12/24 V bez problemu można podłączyć ją do gniazdka zapalniczki, chociaż działa też na 100–240 V.
Klimatyzator inwerterowy TC590 (5000 BTU) zapewni funkcje chłodzenia i wentylacji w zakresie 17–30°C. Steruje się go pilotem lub aplikacją. Najlepiej sprawdzi się na 4–12 m².



Kompaktowa nablatowa zmywarka Countertop to czyste naczynia w podróży już w godzinę. Co najważniejsze, nie wymaga podłączenia do wody. Napełnia się ją samodzielnie.
W ofercie są również: dmuchany namiot gospodarczy NG250 o objętości 12 m³ oraz sofy dmuchane w nowych kolorach – camo i sand (wersja z kieszeniami).
Wszystkie opisane tu produkty – i nie tylko – będzie można obejrzeć i przetestować podczas najważniejszych tegorocznych targów branżowych w Polsce i za granicą.



eprasa.pl 3c6b150495

SKANDYNAWSKI CHŁÓD W NOWYM WYDANIU



DOMETIC FRESHJET FJZ

Świat motoryzacji przyzwyczaił nas do uroczystego wprowadzania na rynek kolejnych generacji popularnych modeli samochodów czy też ich cyklicznego „odświeżania" poprzez tzw. faceliftingi. Czy podobne zwyczaje zapanowały na rynku wyposażenia caravaningowego?

Szwedzki Dometic wypuścił właśnie na rynek nową linię klimatyzatorów Dometic FreshJet FJZ. Mimo że „nadwozie" praktycznie nie różni się od poprzednika oznaczanego jako FJX, to „pod maską" mamy już sporo ciekawostek i ulepszeń. Czy to nowa generacja, czy może bardziej facelifting?

Co skrywa FJZ?

Zacznijmy od samego nazewnictwa. W ramach nowej rodziny FreshJet FJZ producent niezmiennie oferuje dwa subwarianty swoich klimatyzatorów, wyróżniane dodatkową cyferką. Modele FJZ4 to tradycyjne urządzenia z kompresorem o stałej prędkości obrotowej, który w zależności od zapotrzebowania uruchamia się cyklicznie. Działa podobnie jak układy klimatyzacji w naszych samochodach lub chociażby większości domowych lodówek. Z kolei pod oznaczeniem FJZ7 kryją się już jednostki wyposażone w kompresor inwerterowy. O jego niebywale cichym działaniu oraz oszczędnym obchodzeniu się z energią pisaliśmy wielokrotnie w poprzednich wydaniach naszego magazynu. Dość stwierdzić, że obecnie urządzenia inwerterowe to najwyższa półka produktów klimatyzacyjnych dostępnych dla caravaningowców.

Patrz na wnętrze!

Gdy porównamy „karoserie" generacji FJZ oraz wcześniejszej FJX, to... nie zauważymy różnicy. W dalszym ciągu Dometic oferuje dwa warianty opływowej i wyjątkowo miłej dla oka obudowy. Mniejsza z nich stosowana jest w urządzeniach do 2600 W mocy, ma długość zaledwie 75 cm i wysokość 22,5 cm. Z kolei jednostki o mocach 3000 W oraz 3500 W mieszczą się w dłuższej, ponad metrowej obudowie. Oba warianty występują w kolorach białym oraz czarnym. Wyróżnikiem zewnętrznym inwerterowej serii FJZ7 jest niezmiennie elegancki pasek LED

eprasa.pl 3c6b150495







na jednostce dachowej, który w trakcie pracy urządzenia świeci białym światłem. Dyfuzor sufitowy, widoczny od środka pojazdu, wygląda podobnie, chociaż – jak zaznacza przedstawiciel Dometica – nie jest zamienny między generacjami FJX oraz FJZ. Wynika to ze zmiany sposobu montażu jednostek FJZ, w których firma powróciła do stosowania zintegrowanej uszczelki, odkształcającej się w momencie skręcania obu części klimatyzatora i izolującej otwór w dachu. W porównaniu do wcześniej stosowanej wklejanej ramki montażowej ten sposób instalacji ma dodatkowo zmniejszać poziom drgań przenoszonych na nadwozie pojazdu. Skupiliśmy się na kosmetyce, gdzie zatem nastąpiły główne zmiany? Po sparowaniu klimatyzatora z punktem dostępowym do internetu (np. poprzez pokładowy router Wi-Fi, sieć bezprzewodową na polu kempingowym czy koło domu, poprzez hotspot z telefonu) i uruchomieniu aplikacji w smartfonie wchodzimy teraz w globalny cyfrowy świat. I to wręcz dosłownie, ponieważ naszym klimatyzatorem jesteśmy w stanie sterować z... dowolnego miejsca na Ziemi. Zatem nie tylko z wyprzedzeniem możemy schłodzić wnętrze na nasz przyjazd, ale także na bieżąco podglądać temperaturę, na przykład monitorując komfort pozostawionego w pojeździe czworonoga.

Znaki szczególne

Kompresor typu inwerterowego z definicji może pracować w szerokim zakresie prędkości oraz poboru mocy. Jednak w pewnych sytuacjach – na przykład na polach kempingowych o słabych przyłączach czy przy zasilaniu z przetwornicy – chcielibyśmy móc określić pułap maksymalnej mocy wykorzystywanej przez nasze urządzenie. Teraz jest to możliwe, gdyż nowa apka Dometic Power w połączeniu z inwerterowym wariantem FJZ7 daje użytkownikom rozszerzone możliwości sterowania mocą. Ponadto jeżeli korzystamy z pokładowych akumulatorów LiFePO4 Dometic Tempra, komunikujących się z klimatyzatorem oraz przetwornicą poprzez system Dometic N-Bus, i aktywujemy funkcję SmartEco, to czas działania klimatyzatora przy zasilaniu z akumulatorów może się wydłużyć nawet o kilkadziesiąt procent. Funkcja SmartEco w trybie ciągłym nadzoruje napięcie w naszych bateriach, uwzględniając zarówno odpływ, jak i dopływ prądu np. z paneli słonecznych czy ładowarki odsilnikowej. Na podstawie tych danych tak dobiera parametry pracy kompresora i wentylatora, aby zapewnić pasażerom chłodzenie przez jak najdłuższy czas. Zatem, czy seria FJZ to nowa generacja, czy bardziej facelifting? Z całą pewnością Dometic przełamuje stereotyp, jakoby lepsze było wrogiem dobrego, i jednocześnie potwierdza, że diabeł tkwi w szczegółach. A szczegółem cieszącym dodatkowo jest fakt, że szwedzki producent będzie oferować nowy wariant w niezmienionej cenie względem poprzednika oraz z pięcioletnią gwarancją na części.



eprasa.pl 3c6b150495

PRZEDSIONKI DOMETIC WEATHERSHIELD™ STAY

KOMFORT I TRWAŁOŚĆ W KAŻDYCH WARUNKACH



W dzisiejszym świecie turystyki kempingowej komfort oraz niezawodność sprzętu stoją na pierwszym miejscu. Nowoczesne przedsionki Dometic wykonane z materiału Weathershield™ Stay odpowiadają na potrzeby najbardziej wymagających użytkowników, łącząc w sobie oprócz technologii trwałość oraz estetykę.

Hybrydowa konstrukcja – przewaga nad tradycyjnymi rozwiązaniami

W branży caravaningowej materiał Weathershield™ Stay stanowi nowość oraz unikalne rozwiązanie, które wyróżnia produkty marki Dometic. Połączenie dwóch typów materiałów – oddychającej polibawełny oraz polipropylenu o gramaturze 280 g/m² – pozwala uzyskać idealny balans między trwałością a komfortem użytkowania. Dach wykonany z polipropylenu cechuje się dużą odpornością na promieniowanie UV i wodę, co ogranicza kondensację wilgoci wewnątrz przedsionka. Z kolei ściany z polibawełny ripstop skutecznie odprowadzają parę wodną, zapobiegając powstawaniu nieprzyjemnej wilgoci oraz zapewniając przyjemny mikroklimat nawet podczas upałów.

Wielosezonowość i funkcjonalność dla wymagających

Seria pompowanych przedsionków Weathershield™ Stay została zaprojektowana tak, aby sprawdzać się podczas wyjazdów w trzech porach roku – wiosną, latem, jak i jesienią. Dzięki temu są idealne dla osób, które spędzają więcej czasu na jednym kempingu lub używają ich w sposób stacjonarny, ale przede wszystkim oczekują najwyższego komfortu na świeżym powietrzu.

Modele wykorzystujące materiał Weathershield™ Stay

Materiał Weathershield™ Stay jest dostępny w wybranych modelach przedsionków marki Dometic: Residence AIR Stay, Rally AIR Stay, Grande AIR Stay oraz Sunshine AIR Stay 400. Każdy z nich wyróżnia się innowacyjnymi rozwiązaniami konstrukcyjnymi, zapewniając użytkownikowi wygodę, bezpieczeństwo i estetykę na najwyższym poziomie.

Nowoczesne cechy i design przedsionków Stay

Wraz z wprowadzeniem materiału Stay pompowane przedsionki Dometic zyskały szereg udoskonaleń. Dach z polipropylenu, oddychające ściany oraz nowy wygląd wnętrza to efekt kolorystycznie dopasowanego stelaża pompowanego, zaworów i łączników, które tworzą jaśniejsze i bardziej estetyczne przestrzenie. Uproszczona konstrukcja okien zapewnia panoramiczne widoki oraz lepsze doświetlenie wnętrza, a nowe, miękkie zasłony i łatwa do przesuwania szyna podnoszą komfort codziennego użytkowania. Przedsionki wykonane z materiału Weathershield™ Stay to propozycja dla osób, które cenią nie tylko wytrzymałość i niezawodność sprzętu, ale również komfort i estetykę. Innowacyjna hybrydowa konstrukcja, wielosezonowość, wodoodporność oraz lekkość czynią je idealnym wyborem na dłuższe wypady oraz do intensywnego użytkowania.

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495

AKUMULATORY O CORAZ WIĘKSZEJ POJEMNOŚCI W TYM SAMYM ROZMIARZE

JAK TO MOŻLIWE?



Miłośnicy caravaningu dobrze wiedzą, że w kamperze liczy się każdy centymetr przestrzeni. Dlatego przy wyborze akumulatora kluczowe są dwie rzeczy: pojemność i rozmiar.

Jeszcze niedawno w standardowej skrzynce mieściło się 100–120 Ah, dziś w tej samej przestrzeni można uzyskać nawet 250 Ah, a pod siedziskiem zamiast 200 Ah – nawet 500 Ah.

Brzmi podejrzanie? Niesłusznie

Sekret tkwi w technologii. Nowoczesne akumulatory, takie jak Idealakku, wykorzystują ogniwa najnowszej generacji o znacznie większej pojemności (np. 250 Ah na ogniwo). W przeszłości stosowano głównie ogniwa 50 Ah lub 100 Ah, co oznaczało konieczność użycia większej liczby elementów i połączeń, co bezpośrednio zwiększało gabaryty całego akumulatora. Dziś większa pojemność pojedynczych ogniw pozwala ograniczyć ich liczbę, a tym samym stworzyć bardziej kompaktowe i wydajne konstrukcje. Efekt? Więcej energii w tej samej – a często nawet mniejszej – przestrzeni. Dzięki temu nowoczesne akumulatory idealnie sprawdzają się w kamperach, gdzie liczy się zarówno wydajność, jak i oszczędność miejsca.

Zapraszamy na nasze stoisko na Targi Caravaningowe w Nadarzynie 24–26 kwietnia 2026 r.

Powołując się na **„Polski Caravaning"**, otrzymasz uwzględniony poniżej w wycenie

RABAT TARGOWY

Oferta ważna do końca czerwca 2026

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**

Wymiary umożliwiające montaż akumulatora pod siedziskiem

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495

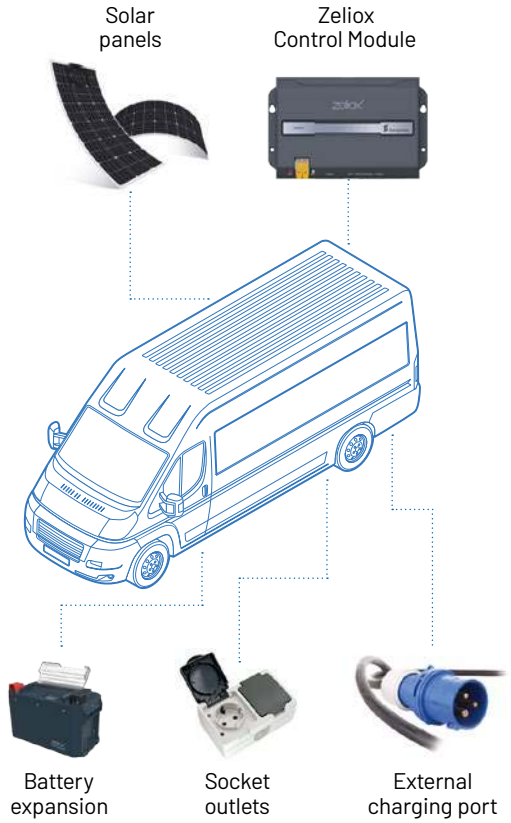
POKŁADOWA ELEKTROWNIA

DO SAMODZIELNEJ INSTALACJI



Fot. Eberspächer

Potężna wydajność pokładowego magazynu energii i minimum okablowania? To chyba marzenie wielu, którzy chcą wzbogacać kolejne gniazda elektryczne czy źródła zasilania, gdy zajdzie taka potrzeba.



Zeliox to kompaktowy system energetyczny typu „wszystko w jednym", łączący falownik, akumulator, ładowarkę i kontroler słoneczny – gotowy do instalacji na pokładzie dowolnego pojazdu. Można go rozszerzyć o maksymalnie trzy dodatkowe akumulatory – do łącznej pojemności aż 9,6 kWh

Budując kampervana czy dostosowując dowolny pojazd do celów podróżniczych, nie unikniemy pytania: a jak magazynować energię elektryczną? Zamiast powierzać to zadanie profesjonalistom, można skorzystać z gotowych rozwiązań.

Systemowy magazyn energii zaprojektowany tak, by instalację typu plug & play w dowolnym momencie skomunikować z panelami słonecznymi? To właśnie walor propozycji Eberspächer Zeliox. To mobilne, kompaktowe rozwiązanie typu „wszystko w jednym" (all-in-one) zapewnia zasilanie elektryczne (230 V i 12 V) w pojazdach użytkowych, kamperach oraz podczas prac terenowych. Potężna wydajność łączy się z kompaktową i lekką konstrukcją – zaczynając od jedynie 43 kg, dlatego świetnie sprawdza się również w mniejszych vanach. Za każdym razem wchodzimy w posiadanie technologii akumulatorów $LiFePO_4$, która dla maksymalnej efektywności jest zintegrowana z systemem kontroli temperatury oraz ochroną przed przepięciami. Systemy Zeliox są dostępne w kilku wariantach dostosowanych do różnego zapotrzebowania na moc, a podstawowy moduł skrywa w jednej obudowie akumulator litowo-żelazowo-fosforanowy ($LiFePO_4$), przetwornicę napięcia (inwerter), ładowarkę oraz regulator solarny MPPT. A to oznacza, że już na wstępie mamy profesjonalną elektrownię w kompaktowym wydaniu, więc zaprojektowaną do montażu w standardowych systemach zabudowy regałowej pojazdów. Jest wyświetlacz HD (4,3") oraz dedykowana aplikacja mobilna (Bluetooth/4G). Nie trzeba dodatkowego okablowania, by zsynchronizować Zeliox z klimatyzacją dachową kampera (np. Eberspächer Breezonic) bez konieczności uruchamiania silnika pojazdu.

Na początku wystarczyć może Zeliox Eco I, II lub III, by korzystać z mocy ciągłej od 1600 W do 3 tys. W i pojemnościach od ok. 0,64 kWh do 2,6 kWh. Najmocniejsze jednostki (Zeliox Neo 3600/4000) dostarczają mocy ciągłej 3600 W lub 4 tys. W (z mocą szczytową do 8 tys. W). Zeliox Neo posiada wbudowany kontroler solarny MPPT, a do ECO można takowy dokupić. Słowem, pojemność bazową 2,4 kWh można dowolnie rozbudować aż do 9,6 kWh za pomocą dodatkowych modułów.

Wysokiej jakości złącza oraz cyfrowe ustawienia bezpieczników zapewniają niskie wymagania serwisowe. Samodzielnie dodaj gniazda, panele słoneczne, zwiększ pojemność dzięki dodatkowym akumulatorom, a także np. zewnętrzny punkt ładowania dla łatwego podłączenia do zasilania brzegowego i wiele więcej. Rodzina urządzeń od Eberspächera umożliwia bezprzewodowe zarządzanie akcesoriami pojazdu za pomocą sześciu programowalnych kanałów (z możliwością rozszerzenia do 24). Eliminuje skomplikowane okablowanie, skraca czas instalacji i zapewnia płynną kontrolę energii. Dzięki przyciskom sterowanym radiowo i integracji z aplikacją możesz dostosowywać ustawienia, monitorować zużycie energii i zapobiegać rozładowywaniu akumulatora pojazdu.

eprasa.pl 3c6b150495

Eberspächer



SYSTEMY MAGAZYNOWANIA ENERGII / ZELIOX

MOC POD KONTROLĄ. WSZĘDZIE. O KAŻDEJ PORZE

Zeliox to wszechstronne, kompleksowe rozwiązania zaprojektowane z myślą o mobilnych potrzebach energetycznych. Dzięki wielu wersjom i opcjom rozbudowy zapewnia nieprzerwaną energię dla narzędzi, urządzeń i akcesoriów. Instalacja typu „plug & play" sprawia, że konfiguracja jest niezwykle prosta, a różnorodne metody ładowania gwarantują zasilanie w każdym miejscu, niezależnie od tego, czy chodzi samochody kempingowe, serwisowe, przyczepy budowlane, czy odległe lokalizacje - Zeliox zapewnia wydajne, elastyczne i bezpieczne zasilanie.

Zeliox Neo 4000 Complete

Porządkuje mobilne zasilanie: jako w pełni zintegrowane rozwiązanie łączy w sobie akumulator, ładowarkę, falownik i regulator solarny MPPT w jednym kompaktowym module - oszczędzając miejsce, upraszczając instalację i zapewniając bezpieczną pracę. Dzięki wszechstronnym opcjom ładowania z paneli słonecznych, zasilania z sieci lub alternatora, Twoje zasilanie pozostaje niezawodne przez cały czas - niezależnie od tego, czy jesteś na miejscu, w drodze, czy z dala od sieci energetycznej.

Moduł Sterujący Zeliox ZCM6

To samodzielny, inteligentny system dystrybucji energii, który podłącza się bezpośrednio do akumulatora pojazdu. Umożliwia bezprzewodowe zarządzanie akcesoriami pojazdu za pomocą sześciu programowalnych kanałów (z możliwością rozszerzenia do 24). Eliminuje skomplikowane okablowanie, skraca czas instalacji i zapewnia płynną kontrolę. Dzięki bezprzewodowemu panelowi kontrolnemu i integracji z aplikacją możesz dostosowywać ustawienia, monitorować zużycie energii i zapobiegać rozładowywaniu akumulatora - dzięki czemu zarządzanie energią jest łatwiejsze, bezpieczniejsze i bardziej wydajne.

eberspaecher-zeliox.com

eprasa.pl 3c6b150495

KONIEC Z POSTOJOWĄ CHA-CHĄ

HYDRAULICZNE PODPORY, KTÓRE ZMIENIAJĄ CODZIENNOŚĆ W KAMPERZE



Każdy, kto choć raz nocował kamperem poza idealnie równym placem, zna ten scenariusz aż za dobrze. Podjazd przodem, cofanie, klin pod koło, kolejna próba... a kamper wciąż stoi krzywo. Podczas postoju na nierównym terenie potrafi dać o sobie znać wszystko: przechylone łóżko, niedomykające się szafki, uciekające ze stołu przedmioty czy patelnia, na której tłuszcz spływa w jedną stronę. Choć to drobiazgi, potrafią odebrać radość z wypoczynku. Na szczęście dziś można temu zaradzić jednym przyciskiem.



Komfort zaczyna się od poziomu

Hydrauliczne podpory stabilizujące to rozwiązanie, które coraz częściej trafia na listę wyposażenia kamperów i kampervanów. System autopoziomowania pozwala w krótkim czasie ustawić pojazd idealnie w poziomie – bez wysiadania z kabiny i bez mozolnego przestawiania auta. Efekt odczuwalny jest natychmiast: stabilność i równa podłoga, idealnie poziome łóżko i pełna funkcjonalność kuchni oraz mebli. Dobrze wypoziomowany kamper to także mniejsze obciążenie jego zabudowy, zawieszenia oraz większa stabilność podczas postoju. Ma to znaczenie nie tylko na kempingu, lecz również podczas biwakowania na dziko lub parkingach o wyraźnym spadku terenu. Jakby tego było mało, system ma wbudowaną opcję ważenia pojazdu, zatem za naciśnięciem jednego przycisku na pilocie poznamy rzeczywistą masę kampera.

Włoska precyzja AMPLO

Sercem omawianego rozwiązania jest hydrauliczny system stabilizujący włoskiego producenta AMPLO, którego zestaw opiera się na czterech niezależnych podporach hydraulicznych sterowanych centralnie przez jednostkę z wbudowanym żyroskopem. To właśnie on analizuje pochylenie pojazdu i dobiera odpowiednią kolejność oraz zakres wysuwu każdej podpory. Producent deklaruje maksymalnie do 90 sekund potrzebnych na pełne wypoziomowanie pojazdu nawet na bardzo nierównym terenie. System działa płynnie i cicho, a precyzja regulacji pozwala uzyskać poziom niemożliwy do osiągnięcia przy użyciu tradycyjnych klinów.

One Click Level – jeden przycisk, pełna kontrola

Obsługa systemu AMPLO została zaprojektowana z myślą o użytkownikach podróżujących kamperem. Sterowanie systemem możliwe jest zarówno z kabiny, jak i z zewnątrz – za pomocą kompaktowego, bezprzewodowego pilota. Najczęściej wykorzystywany jest tryb automatycznego poziomowania, uruchamiany jednym przyciskiem.
Dla bardziej zaawansowanych użytkowników przewidziano tryb ręczny, umożliwiający niezależne sterowanie każdą podporą. Rozwiązanie to znajduje zastosowanie m.in. przy kontrolowanym pochylaniu auta do spustu wody szarej, podczas wymiany koła lub przy pracach serwisowych przy kamperze.

Bezpieczeństwo i trwałość na lata

AMPLO zastosowało szereg zabezpieczeń chroniących zarówno użytkownika, jak i sam pojazd. System ostrzega przed niebezpiecznymi sytuacjami, takimi jak próba uruchomienia silnika przy wysuniętych podporach. Dodatkowa wiązka zintegrowana z hamulcem ręcznym powoduje

eprasa.pl 3c6b150495





Typ	hydrauliczny system stabilizacji i autopoziomowania
Poziomowanie	automatyczne + tryb ręczny
Czas działania	do 90 s
Sterowanie	panel w kabinie + pilot bezprzewodowy
Zestaw	cztery podpory, pompa, sterownik z żyroskopem, przewody, adaptery
Bezpieczeństwo	automatyczne chowanie podpór, ostrzeżenia, ochrona przewodów
Montaż w PL	autoryzowany serwis AMPLO – MTT System
Waga systemu	od 55 kg w zależności od wersji

BEZPRZEWODOWY PILOT ZDALNEGO STEROWANIA



PRZYCISK AWARYJNY
Natychmiast zatrzymuje system

AUTOMATYCZNE WYRÓWNYWANIE
Podnośniki automatycznie wyrównują poziom pojazdu

AUTOMATYCZNE WSUNIĘCIE
Podnośniki automatycznie się wsuwają

OPCJONALNA FUNKCJA WAŻENIA
- po włączeniu może ważyć pojazd
- alternatywnie może stabilizować pojazd bez wyrównywania go

automatyczne wsunięcie podpór po jego zwolnieniu. Przewody wysokociśnieniowe są prowadzone w sposób minimalizujący ryzyko uszkodzeń, a siłowniki oraz adaptery montażowe mają zabezpieczenia antykorozyjne. Zestaw przewidziano do intensywnej eksploatacji w zmiennych warunkach atmosferycznych i terenowych.

Uniwersalność i profesjonalny montaż w MTT System

System AMPLO jest kompatybilny z popularnymi bazami, na których zabudowuje się kampery produkowane po 2006 r., m.in.: Fiat Ducato i jego bracia z grupy Stellantis, Renault Master, Ford Transit, Iveco, Mercedes Sprinter, VW Crafter. Warto wspomnieć, że firma MTT System z Gliwic jest po szkoleniach bezpośrednio u producenta we Włoszech i tym samym jest pierwszym w Polsce autoryzowanym serwisem AMPLO. To gwarancja prawidłowej instalacji i pełnej funkcjonalności systemu.

Hydrauliczne podpory AMPLO szybko stają się jednym z tych elementów wyposażenia, bez których trudno wyobrazić sobie dalsze podróże. Gdy kamper stoi równo, a wnętrze przestaje „walczyć z grawitacją”, odpoczynek zaczyna smakować inaczej. Bo prawdziwa przyjemność z caravaningu zaczyna się wtedy, gdy postój przestaje być problemem i staje się czystym komfortem.

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495

NOWOŚCI **ISABELLA**





PRZEDSIONKI **VENTURA AIR VITA** I **NOVA**

Obejrzyj film o przedsionkach Isabella na naszym kanale YT

Duńska firma Isabella, ceniona w świecie caravaningu za wysoką jakość i nowatorskie technologie, wprowadza na rynek kilka nowych modeli przedsionków. Jednymi z nich są Ventura AIR Nova oraz Ventura AIR Vita.

Obie propozycje stanowią odpowiedź na potrzeby osób poszukujących komfortowych, funkcjonalnych i trwałych rozwiązań do wypoczynku na łonie natury.

Ventura AIR Nova – pełnoobwodowy przedsionek dmuchany



Ventura AIR Nova to przestronny, dmuchany przedsionek, którego długość mierzona jest w systemie A. Zaawansowany system powietrzny sprawia, że wszystkie komory są połączone, co umożliwia szybkie napompowanie całości z jednego zaworu. Przedsionek ma trwały dach poliestrowy o tekstylnym wyglądzie oraz ściany z nowoczesnego VenTexu, zapewniające komfort. Dodatkowym atutem jest możliwość rozbudowy o aneks np. na rowery.

Ventura AIR Vita – wolnostojąca wygoda dla aktywnych

Ventura AIR Vita to wolnostojący, pompowany przedsionek przeznaczony głównie dla właścicieli samochodów kempingowych i kampervanów. Po odłączeniu od pojazdu przedsionek może pozostać na miejscu, co daje swobodę podczas wyjazdów. Kluczowym elementem jest regulowany tunel, dostępny w trzech wysokościach (Small, Medium, Large), pozwalający na idealne dopasowanie do pojazdu. Tunel wyposażono w samoprzylepne taśmy uszczelniające, które chronią przed wodą, a tylna ściana przedsionka może być zwinięta w celu łatwego dostępu. Wersja Large zawiera dodatkową tubę powietrzną, zwiększającą stabilność konstrukcji.

Co wyróżnia przedsionki Ventura AIR?

Przedsionki Ventura AIR wyróżniają się zaawansowanym systemem powietrznym, w którym wszystkie rurki tworzą jednolity układ i gwarantują równomierne ciśnienie. Napompowanie odbywa się przez jeden zawór i dołączoną pompkę 12 V. Dzięki rozpinanym panelom przedsionki można łatwo przekształcić w daszek lub werandę, a drążek pozwala na częściowe otwarcie ściany. Wentylacja i moskitiery zapewniają komfort w upalne dni. Dach z poliestru, ściany z VenTexu oraz fartuch PVC gwarantują trwałość i ochronę przed wilgocią. Opcjonalny aneks oraz podsufitka podwieszana na pierścieniach poprawiają mikroklimat i zwiększają przestrzeń.
Nowe przedsionki Isabella to propozycje dla wymagających miłośników caravaningu, którzy cenią wygodę, bezpieczeństwo i estetykę. Innowacyjne rozwiązania firmy Isabella, trwałe materiały oraz bogate wyposażenie sprawiają, że każdy wyjazd staje się prawdziwą przyjemnością – niezależnie od pogody czy miejsca postoju.

REKLAMA



www.isabella.net

Isabella

eprasa.pl 3c6b150495

INDYWIDUALNE ZBIORNIKI DO KAMPERÓW I PRZYCZEP

KOMFORT PODRÓŻY



Podróżowanie kamperem lub przyczepą kempingową wymaga niezawodnych rozwiązań, które zapewnią komfort i bezpieczeństwo podczas każdej wyprawy. Kluczowym elementem wyposażenia są zbiorniki na wodę, które powinny być trwałe i perfekcyjnie dopasowane do indywidualnych potrzeb oraz konstrukcji pojazdu.

Dzięki pełnej personalizacji w waterflex.pl można zamówić zbiornik odpowiadający wymaganiom – od wielkości i kształtu, przez rozmieszczenie i średnicę otworów wylotowych, które są wgrzane w ścianki, poprzez odpowiednią budowę matrycy, po wybór zakrętki, jej wielkość oraz posadowienie.

Niezależnie od tego, czy potrzebujesz zbiornika owalnego, sześciennego, montowanego na nadkole czy pod podwoziem – zrealizujemy każdy projekt, a koszt matrycy weźmiemy na siebie. Jedyny warunek to zamówienie zaledwie 10 sztuk zbiornika wyprodukowanego zgodnie z Twoim rysunkiem! Elastyczność produkcji pozwala na stworzenie dedykowanego rozwiązania dostosowanego do specyficznych warunków montażu i optymalnego wykorzystania miejsca.

Jednolita konstrukcja – gwarancja szczelności i wytrzymałości

Dedykowane zbiorniki produkowane są metodą rotacyjną, co eliminuje konieczność stosowania spawów oraz połączeń, co jest niezwykle ważne, gdy zbiornik narażony jest na drgania, jak to ma miejsce w kamperze. Produkcja metodą rotacyjną tworzy jednolite, szczelne konstrukcje, gwarantujące bezpieczeństwo transportu cieczy oraz długą żywotność produktu, który musi być odporny na różne warunki atmosferyczne i wstrząsy.

Precyzyjne określenie wielkości zakrętki i miejsc umieszczenia otworów wylotowych sprawia, że zbiornik jest gotowy do montażu bez dodatkowej obróbki, a głębokie gwinty zakrętek, doposażone dodatkowo uszczelką, zapewniają trwałość połączeń.

Minimalna seria, maksymalna jakość – zbiorniki na zamówienie

Producent umożliwia realizację dedykowanych zamówień już od zaledwie 10 sztuk, co pozwala na zorganizowanie wspólnego zakupu, np. przez grupę właścicieli kamperów lub przyczep. Natomiast czas realizacji wynosi od czterech do siedmiu tygodni. Nikt w Polsce nie da Państwu tak dobrej oferty. Zamówienie odbywa się na podstawie pełnej przedpłaty. Otrzymasz gwarancję, wysokiej jakości produkt, z atestem PZH oraz terminową dostawę. Zbiorniki produkowane są z najwyższą dbałością o jakość, a materiały spełniają wszelkie normy bezpieczeństwa, co potwierdza ich niezawodność i trwałość. Każdy zbiornik wyposażony jest we wgrzane mosiężne gwinty, które są najtrwalszym rozwiązaniem w zbiornikach, a specjaliści doradzają w wyborze optymalnych modeli zakrętek/pokrywek dostosowanych do indywidualnych potrzeb oraz specyfikacji technicznej zbiornika.

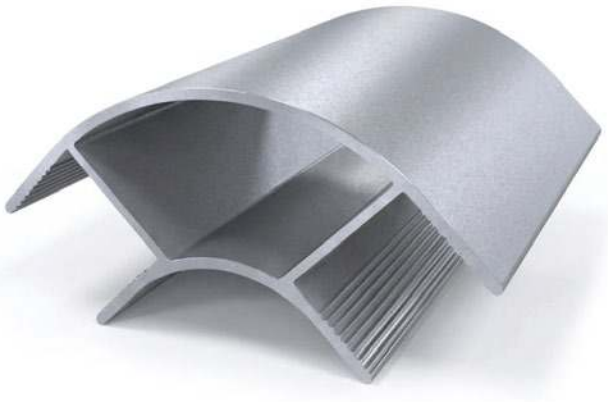
Podsumowując, wybierając dedykowany zbiornik do kampera lub przyczepy od waterflex.pl, zyskujesz produkt o najwyższej jakości na polskim rynku, idealnie dopasowany do swoich potrzeb, wykonany z najlepszych materiałów i według nowoczesnych technologii. Personalizacja, szybka realizacja, profesjonalne doradztwo i najwyższa jakość gwarantują satysfakcję i bezpieczeństwo podczas podróży.

Odpowiedzi na wiele dalszych pytań znajdziesz na stronie waterflex.pl, jeśli nie, z przyjemnością rozwiejemy wątpliwości i pomożemy, wystarczy napisać na kontakt@waterflex.pl

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495



VELL

PROFILE ALUMINIOWE DO ZABUDÓW CARAVANINGOWYCH

Marka VELL wprowadziła na rynek innowacyjne systemy profili aluminiowych, zaprojektowane z myślą o zabudowie wnętrz pojazdów kempingowych. To odpowiedź na rosnące wymagania branży caravaningowej, w której liczą się estetyka, trwałość i funkcjonalność.

Podstawą oferty są wysokiej jakości profile zaprojektowane do łączenia płyt i sklejek o grubości 15 mm. Wysoka precyzja gwarantuje idealne przyleganie elementów, co zapewnia sztywność konstrukcji oraz estetyczne wykończenie krawędzi.

Na uwagę zasługują nowe długości profili – od standardowych 2400 mm aż do 6 tys. mm, z możliwością cięcia pod wymiar. Takie rozwiązanie znacząco zwiększa elastyczność montażu i pozwala lepiej dopasować elementy do indywidualnych projektów.

Nowością w ofercie jest także profil dwustronny o wymiarach 15 × 40 mm, który może być stosowany zarówno jako wykończenie zewnętrzne i wewnętrzne, jak i element konstrukcyjny. Profil ten podnosi bezpieczeństwo użytkowania i poprawia estetykę wykończenia.

W miejscach szczególnie narażonych na kontakt, takich jak szafki podsufitowe, sprawdzą się profile o mocno zaokrąglonych krawędziach. To rozwiązanie ogranicza ryzyko urazów w ograniczonej przestrzeni kampera.

Oferta VELL jest skierowana zarówno do klientów detalicznych, jak i hurtowych – od pasjonatów po profesjonalnych wykonawców zabudów. Szczegółowe informacje dostępne są na stronie: vell.pl.

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495

BĄDŹ GOTOWY
NA PIERWSZY WYJAZD SEZONU
Z AKCESORIAMI NAVA GROUP

Rozpoczęcie sezonu caravaningowego to doskonały moment, by zadbać o uzupełnienie wyposażenia swojej przyczepy lub kampera. Oto zestawienie produktów, które warto mieć na wyposażeniu, by każdy pobyt był jeszcze bardziej komfortowy.



Mata ochronna do holowania przyczepy kempingowej

Główną funkcją tej maty jest zabezpieczenie przed uszkodzeniami mechanicznymi oraz wpływem czynników atmosferycznych podczas jazdy, ale i postoju. Dzięki zastosowaniu odpornego na wilgoć i promieniowanie UV materiału mata chroni szybę oraz elementy konstrukcyjne przed brudem, deszczem czy gradobiciem. System mocowania oparto na fabrycznych prowadnicach i regulowanych pasach. Montaż jest szybki i bez użycia narzędzi.



Mata termoizolacyjna na przód kampera lub przyczepy kempingowej

Mata termoizolacyjna przeznaczona do montażu na przodzie pojazdu kempingowego podczas postoju. Została wykonana z wytrzymałego, pięciowarstwowego materiału, co zapewnia skuteczną izolację termiczną. Chroni wnętrze przed wychładzaniem zimą oraz przegrzewaniem się latem, ograniczając straty ciepła w chłodne dni i zapobiegając nagrzewaniu się wnętrza od promieni słonecznych w upalne popołudnia. Dodatkowa warstwa zabezpiecza karoserię przed zarysowaniami, a specjalny filtr UV przedłuża żywotność produktu marki Nava Group. Mata jest lekka, trwała i łatwa w montażu, a jej zastosowanie poprawia komfort termiczny, co przekłada się na realne oszczędności w ogrzewaniu. Ponadto ogranicza zjawisko kondensacji pary wodnej na szybach kamperów.

Pokrowiec na rowery na bagażnik kamperowy

Podczas jazdy i na postoju. Wysokiej jakości tkanina poliestrowa jest odporna na przetarcia i działanie promieni UV, a specjalna kieszeń umożliwia umieszczenie tablicy odblaskowej. Zakładanie i zdejmowanie pokrowca jest wyjątkowo łatwe.



Fartuch podłogowy do przyczepy

Osłona dolnej części przyczepy, montowana w celu ochrony przed powiewami wiatru, chłodnym powietrzem, kurzem oraz niechcianymi owadami. Fartuch stanowi uzupełnienie przedsionka, szczególnie podczas dłuższych postojów.



Pokrowiec na dyszel, zaczep i hak przyczepy

Ten drobiazg przeznaczony jest do ochrony dyszla przyczepy przed deszczem, śniegiem oraz promieniowaniem UV. Dzięki wykonaniu z wytrzymałego, odpornego na rozdarcia materiału nadaje się zarówno do użytku podczas krótszych, jak i dłuższych postojów.



REKLAMA

NAVA GROUP®
Morawin 69a
62-834 Ceków
+48 888 666 536
zamowienia@navagroup.pl
www.navagroup.pl



eprasa.pl 3c6b150495

TOALETY KASETOWE

NAJBARDZIEJ ZRÓWNOWAŻONYM WYBOREM?



Porównanie obu systemów to nie tylko różne koszty eksploatacyjne. W toalecie kasetowej nieczystości do pełnego zapełnienia wymagają raptem kilku litrów wody do spłukiwania i środków chemicznych redukujących nieprzyjemne zapachy oraz ułatwiających opróżnianie takiego miniszamba. W toaletach z separacyjnymi workami ich utylizacja może się wiązać z wyzwaniami regulacyjnymi lub logistycznymi

Gdyby księgowy miał wybrać najkorzystniejszą finansowo opcję, to czy zdecydowałby się na toaletę kasetową, czy bezwodną, bo z systemem workowym? A jak wypada porównanie obu standardów dla posiadaczy pojazdów kempingowych, jeśli wziąć pod uwagę higienę i kontrolę zapachów, jak również elastyczność utylizacji pokładowego WC?

Pojazdy kempingowe, podobnie zresztą jak samoloty czy pociągi, mają pokładowe WC działające w systemie zamkniętym, co oznacza, że nieczystości są gromadzone w specjalnych zbiornikach, a zawartość takich miniszamb utylizowana w przerwach między podróżami. Od dziesięcioleci dominującym standardem kamperów i przyczep kempingowych są chemiczne toalety kasetowe. Zbiornik na nieczystości w toalecie kasetowej – zazwyczaj o pojemności ok. 20 l – służy do tymczasowego przechowywania nieczystości, które następnie są opróżniane do kanalizacji. Takie pokładowe szambo nie jest bez wad, bo przez kilka dni trzeba kontrolować zapachy. Do działania systemu niezbędna jest woda do spłukiwania. Rozkładowi nieczystości i maskowaniu odoru służą specjalnie opracowane dodatki do toalet – produkty bezpieczne i biodegradowalne.

Wraz z rosnącą liczbą innowacyjnych systemów toalet wprowadzanych w branży caravaningowej jedną z alternatyw dla upowszechnionego standardu są toalety bezwodne z systemem workowym, które separują kał i urynę. Taka toaleta separacyjna gromadzi odpady płynne i stałe w oddzielnych zasobnikach – w przypadku kału w jednorazowych workach zgrzewanych w sposób automatyczny. Ich przewagą jest to, że dodatki kontrolujące zapachy nie są potrzebne, nie trzeba też zużywać wody do spłukiwania. Wydają się lepiej spełniać oczekiwania tych, którzy długi czas podróżują z dala od zdobyczy cywilizacji. A jak jest faktycznie? Firma Thetford, światowy lider w dziedzinie sanitarnych produktów w branży caravaningowej, porównała toalety kasetowe i workowe pod kątem kluczowych czynników: elastyczności utylizacji, wpływu na środowisko, higieny, jak i całkowitych kosztów posiadania.

Dla porównania obu systemów WC przyjęto scenariusz trzytygodniowej podróży dla dwuosobowej załogi. Na potrzeby kalkulacji wzięto pod uwagę toaletę kasetową C220, której zakup to wydatek 639–679 euro, a koszty eksploatacyjne płynu Aqua Kem to 13,5 euro. Zwróćmy uwagę, że przyjęto bezkosztowe opróżnianie kasety. A jak wygląda kalkulacja dla konkurencyjnego standardu? Toaleta separacyjna z systemem zgrzewania foliowych worków to wydatek 1400–1500 euro i konieczność zużycia 210 jednorazowych zasobników, przy założeniu pięciu worków na osobę/dzień. Tu dochodzimy do największej różnicy, bo dla uśrednionej ceny jednego worka (0,31 euro) trzeba wydać 65 euro. Jak widać, nie dość, że toalety kasetowe są znacznie tańsze w zakupie (średnio o 55%), to ich użytkowanie kosztuje prawie pięć razy mniej! Poza tym oznaczają mniejsze zużycie plastiku, lepiej integrują się z modelami gospodarki odpadami o obiegu zamkniętym i infrastrukturą usuwania odchodów.

„Wraz z pojawianiem się WC z systemem zgrzewania worków i podobnych systemów separacyjnych kluczowe staje się oszacowanie nie tylko komfortu użytkowania, ale także pełnego cyklu życia systemów toaletowych" – zwraca uwagę Dirk Valder, menedżer ds. zarządzania produktami caravaningowymi w firmie Thetford. „Widzimy wyraźny trend wśród określonej grupy klientów, którzy wolą pozostawać w drodze przez dłuższy czas. Grupa ta ma inne potrzeby w zakresie toalet, co generuje zapotrzebowanie na alternatywne systemy i dlatego wprowadziliśmy do oferty zarówno toaletę separacyjną, jak i dedykowany zestaw dla konwersji kasetowych rozwiązań. Niemniej jednak dobrze znane rozwiązania okazują się bardziej ekonomiczne" – dodaje.

Na marginesie owej kalkulacji dodajmy, że systemy zgrzewania worków zapewniają lepszą kontrolę zapachów, ale bezwonne gromadzenie uryny i kału generuje wyższe koszty stałe ze względu na zużycie plastikowych toreb foliowych, które nie dość, że są droższe, to wymagają energii elektrycznej. No i nadal niełatwo utylizować tak zapełnione worki, bo brak unijnego standardu w tym zakresie, a niektóre kempingi zabraniają wyrzucania ich do pojemników na odpady resztkowe. Poza tym powyższy scenariusz kalkulacji zakłada maksymalnie wysoki udział chemii dla WC kasetowej. Przy normalnym użytkowaniu 11 dawek koncentratu Aqua Kem Blue wystarcza na 55 dni. Porównanie to opiera się jednak na intensywnym użytkowaniu, zakładającym opróżnianie zbiornika co dwa dni.

eprasa.pl 3c6b150495

HOLENDERSKIE MARKI W POLSKIEJ DYSTRYBUCJI MARTEC TRAVEL



Dla turysty caravaning to czysty relaks. Dla serwisu i dilera z branży to wyścig z czasem, zwłaszcza w szczycie letniego sezonu. Kiedy pojazd klienta zajmuje miejsce na hali, a brakuje kluczowego komponentu do zamknięcia zlecenia, obietnice z pięknych katalogów tracą znaczenie.



Liczy się to, czy dostawca ma towar na półce. Właśnie dlatego Martec Travel buduje magazyn w Polsce.

Holenderskie innowacje, lokalna dostępność

Jako oficjalny dystrybutor marek Enduro, Pro-User Electronics oraz Spinder dostarczamy na polski rynek technologię o ugruntowanej, europejskiej renomie. Główne zaplecze inżynieryjne naszych partnerów znajduje się w Holandii, skąd płynie bezkompromisowe know-how. My łączymy tę jakość z polskimi realiami biznesowymi. Zamiast operować na wirtualnych stanach magazynowych i wydłużać czas oczekiwania, fizycznie budujemy zaplecze w kraju. Oferujemy rzetelną logistykę i przewidywalność, które pozwalają serwisom spokojnie planować harmonogram prac.

Niezawodność od pierwszego montażu

Z osiemnastoletnim doświadczeniem w wymagającej branży automotive (haki holownicze) wiemy, że najdroższa dla każdego warsztatu jest powracająca reklamacja. Dlatego opieramy ofertę wyłącznie na przemyślanych ekosystemach. Systemy manewrowe i podpory Enduro to gwarancja precyzji i braku technologicznych niespodzianek przy montażu. Z kolei rozwiązania Pro-User to kompletna odpowiedź na rosnący trend off-grid. Wydajne lodówki kompresorowe serii CoolX, niezawodne przetwornice i systemy zasilania działają bez zarzutu nawet w ekstremalnie trudnych warunkach.

Rozwiązania realnych problemów

Sztuką nie jest zaprezentowanie produktu, sztuką jest ułatwienie życia użytkownikowi. Świetnym przykładem takiego podejścia są bagażniki rowerowe Spinder i Enduro, dedykowane m.in. kampervanom. Modele takie jak SD260 czy SC2 pozwalają na swobodne otwarcie tylnych skrzydeł drzwi nawet z załadowanymi, ciężkimi rowerami elektrycznymi. To eliminuje frustrację klienta i natychmiast podnosi prestiż serwisu, który zaoferował tak sprytne i pożądane na rynku rozwiązanie.

Zaufany partner Twojego serwisu

W Martec Travel wspieramy naszych partnerów B2B również od strony technicznej, dzieląc się wiedzą i pomagając w optymalnym doborze sprzętu. Zbudujmy razem ofertę opartą na wzajemnym zaufaniu i sprawdzonych komponentach. Zapraszamy do współpracy nie tylko użytkowników, ale głównie salony i warsztaty caravaningowe. My dowieziemy jakość na czas, a Państwo ze spokojem zamkną kolejne zlecenia.

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495

PRZENOŚNE LODÓWKI I ZAMRAŻARKI VITRIFRIGO

NOWOCZESNE ROZWIĄZANIA NA KEMPING



Współczesna turystyka caravaningowa nie wymaga już zabierania z domu stosów kanapek ani chłodzenia napojów w rzece. Podróżnicy oczekują niezawodnych rozwiązań do przechowywania żywności i napojów. Przenośne lodówki i zamrażarki Vitrifrigo to idealna propozycja dla osób ceniących wygodę, wysoką jakość i uniwersalność. Dzięki kompaktowym wymiarom oraz mobilności urządzenia te doskonale się sprawdzają w kamperach, przyczepach i podczas biwakowania, zapewniając szybkie chłodzenie i oszczędność miejsca.

Dlaczego warto wybrać przenośne lodówki Vitrifrigo?

Lodówki Vitrifrigo można łatwo podłączyć do 12-woltowej instalacji elektrycznej kampera lub samochodu, a ich ergonomiczna konstrukcja umożliwia swobodne przenoszenie i ustawienie w dowolnym miejscu podczas podróży lub postoju. Urządzenia te wyróżniają się cichą pracą, niskim zużyciem energii oraz szerokim zakresem napięć – od 12, poprzez 24 i 110, aż po 230 V. Oferta jest szeroka, lodówki dostępne są w różnych pojemnościach, od 16 do 65 l, a także w wersjach z zamrażarką, które gwarantują wysoką wydajność chłodzenia nawet w trudnych warunkach na kempingu.

Seria VFREE – niezawodność i funkcjonalność

Ta seria powstała z myślą o podróżnikach, którzy oczekują niezawodności działania sprzętu nawet w wysokich temperaturach otoczenia, przy jednoczesnym minimalnym poborze energii. Lodówki z tej serii wyposażone są w czytelny wyświetlacz cyfrowy oraz zapewniają szeroki zakres temperatur pracy – od +10°C do -22°C, co pozwala na bezpieczne przechowywanie zarówno napojów, jak i żywności. Drzwi urządzenia można otwierać z obu stron. Lodówki VFREE można zasilać napięciem 12 V oraz z sieci 230 V, dzięki czemu sprawdzą się zarówno w pojazdach kempingowych, jak i w warunkach biwakowych pod namiotem. Dodatkowo urządzenie wyposażono w gniazdo USB, które umożliwia ładowanie urządzeń mobilnych, co jest szczególnie praktyczne podczas dłuższych wypraw.

Seria VFREE PLUS – jeszcze więcej możliwości

Dla najbardziej wymagających podróżników Vitrifrigo przygotowało serię VFREE PLUS, oferującą pojemności od 16 aż do 115 l oraz zakres temperatur od +20°C do -20°C. Wybrane modele wyposażono w podwójne strefy temperaturowe, tryb wózka z kółkami, a także możliwość sterowania za pośrednictwem aplikacji mobilnej (iOS, Android). Wbudowany akumulator pozwala na pracę urządzenia przez 4–6 godz. bez zasilania, a szeroka gama akcesoriów (zapasowy akumulator, prowadnice przesuwne, panel słoneczny, pokrowiec) zapewnia pełną elastyczność użytkowania – idealną podczas dłuższych wypraw kempingowych lub caravaningowych.

Przenośne lodówki i zamrażarki Vitrifrigo to niezawodne rozwiązanie dla wszystkich miłośników caravaningu, którzy cenią komfort, wydajność i nowoczesne technologie. Zapraszamy do zapoznania się z katalogiem produktów i wyboru modelu najlepiej dopasowanego do indywidualnych potrzeb podróżniczych na stronie primemarine.com.pl.

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495

NIEZBĘDNIK OPINEL BOUTIIQUE
NA KEMPINGOWEGO GRILLA



Czasy smarowania chleba kartą płatniczą i przewracania karkówki na grillu ramieniem wycieraczki minęły bezpowrotnie. Dzisiaj warto się zaopatrzyć w kempingowy zestaw do grillowania marki Opinel.

Składa się on z trzech części francuskiej produkcji, a każdą z osobna będziemy imponowali przyjaciołom. Nóż składany No. 12 to 16-centymetrowe ostrze ze stali nierdzewnej i rękojeść wykonana z wytrzymałego drewna bukowego pochodzącego z francuskich lasów. Ma pierścień blokujący Virobloc i otwieracz do butelek na końcu rękojeści. Szpatułka + ze stali nierdzewnej z wykończeniem stonewashed może być mocowana do rękojeści noża No. 12 i zablokowana za pomocą jego pierścienia. Ma wąski kąt i ściętą krawędź po obu stronach do cięcia lub skrobania. Natomiast Szczypce XL, również wykonane ze stali nierdzewnej z kamiennym wykończeniem, mają 40 cm długości, co zapewnia łatwą i bezpieczną obsługę grilla. Asymetryczna główka umożliwia chwytanie dużych kawałków ząbkowanym szerokim kątem, a mniejszych – wąskim kątem. Zestaw w opakowaniu prezentowym w dystrybucji Makanu kosztuje 429 zł.

REKLAMA



eprasa.pl 3c6b150495

OBELINK PRESTIGE II



NIEZAWODNY MOVER DO PRZYCZEPY KEMPINGOWEJ

Coraz częściej podczas podróży z przyczepą kempingową potrzebne są praktyczne rozwiązania ułatwiające dojazd i wypoczynek. Mover, taki jak Obelink Prestige II, umożliwia łatwe ustawienie przyczepy w dowolnym miejscu, nawet przy ograniczonej przestrzeni, co doceniają miłośnicy caravaningu.

Dlaczego warto zainwestować w mover do przyczepy?

Mover do przyczepy kempingowej zapewnia wygodę zarówno przed podróżą, jak i w jej trakcie oraz po niej, już na kempingu. Pozwala na precyzyjne ustawienie przyczepy bez wysiłku fizycznego, co znacząco ułatwia parkowanie nawet w trudnych warunkach. Przed wyborem odpowiedniego modelu warto uwzględnić kilka kluczowych aspektów technicznych oraz indywidualne potrzeby użytkownika.

Obelink Prestige II – niezawodny i ekonomiczny wybór

Obelink Prestige II to niedrogi i niezawodny napęd, który doskonale się sprawdza w większości przyczep kempingowych. Jego konstrukcja umożliwia manewrowanie przyczepami o masie do 1800 kg, bez potrzeby angażowania dodatkowego wysiłku. Dzięki temu nawet osoby bez doświadczenia mogą bezpiecznie ustawić swoją przyczepę w wybranym miejscu. Ten konkretny model ma półautomatyczny napęd, co oznacza ręczne dosuwanie rolek napędu do opon za pomocą dołączonej korby. Proces dosuwania i odsuwania rolek jest zatem niezwykle prosty i nie wymaga dużej siły. Opcjonalnie można wykorzystać do tego celu wkrętarkę. Dzięki moverowi Obelink Prestige II przyczepę można przestawiać niemal z milimetrową precyzją, co jest szczególnie ważne podczas ustawiania jej w zatłoczonych kempingach, wjeździe do ciasnego garażu lub podłączania do samochodu. Urządzenie oferuje funkcję łagodnego startu i zatrzymania (softstart, softstop), która zapewnia płynny start i zatrzymanie, minimalizując obciążenie podwozia oraz ryzyko uszkodzeń.



Jeśli mamy dobre umiejętności techniczne, możemy sami zainstalować mover



W takim przypadku musimy wybrać – mover za osią czy uchwyt na koło zapasowe



Bezmyślność producenta już na etapie projektowania przyczepy uniemożliwia tu łatwy montaż nie tylko movera, ale i uchwytu na koło zapasowe. Konieczne są przeróbki instalacji ściekowej

eprasa.pl 3c6b150495

Wydajność i kompatybilność

Obelink Prestige II nadaje się do przyczep zarówno jednoosiowych, jak i dwuosiowych – w wersji dla tych ostatnich jest gotowy manewrować przyczepami o masie do 2200 kg. Maksymalne obciążenie napędu oraz informacje o kompatybilności można znaleźć w specyfikacji produktu na stronie internetowej obelink.pl. Aby się upewnić, że mover będzie pasował do konkretnej przyczepy, należy zmierzyć wysokość ramy podwozia – minimalna wysokość montażowa dla tego modelu wynosi 17,5 cm.

Kluczowe aspekty montażu

Wysokość ramy podwozia – jeśli jest równa lub większa niż wymagana, wówczas można zamontować mover bez opcjonalnych płyt montażowych.

Rura spustowa – jej położenie może wymagać przesunięcia instalacji.

Obniżone wejście – jest to szczególnie powszechne w przypadku przyczep kempingowych marki Fendt, które od 1996 r. mają obniżony próg wejściowy. Jeżeli wejście znajduje się tuż za osią, w większości przypadków napęd można zamontować tylko przed nią.

Uchwyt na koło zapasowe – jeśli znajduje się po stronie montażu napędu, należy zmienić miejsce przechowywania koła lub zamontować napęd z drugiej strony osi.

Punkty mocowania podnośnika AL-KO – w przypadku kolizji z miejscem montażu napędu wymagają demontażu.

Płyty montażowe – kiedy są konieczne?

W przypadku zbyt niskiej lub niestandardowej ramy podwozia przyczepy kempingowej konieczne jest zastosowanie płyt montażowych lub adapterów, które „rozszerzą" ramę przyczepy w miejscu montażu, dzięki czemu będzie możliwa instalacja napędu. Przy niestandardowych konstrukcjach podwozia płyty montażowe są niezbędne, aby zapewnić stabilność i bezpieczeństwo instalacji.

Wybór miejsca montażu – przed czy za osią?

To pytanie nieustannie zadają sobie caravaningowcy. Montaż napędu przed osią sprawia, że urządzenie jest mniej narażone na wodę wyrzucaną spod opon i wszelkie zanieczyszczenia drogi. Niestety taki montaż zwiększa ryzyko kontaktu z krawężnikami i progami, ponieważ napęd jest zawieszony dosyć nisko. Montaż za osią zapewnia większą ochronę przed przeszkodami, lecz mover szybciej się brudzi, a w warunkach zimowych sól drogowa dość szybko powoduje unicestwienie łożysk rolek, o czym można przeczytać na forach dyskusyjnych. Wybór miejsca montażu zależy od indywidualnych preferencji oraz specyfiki konstrukcji przyczepy. W niektórych modelach element łączący ramę czy sposób montażu amortyzatorów uniemożliwiają montaż napędu przed osią. Wielu użytkowników obawia się też, że taki montaż negatywnie wpłynie na obciążenie pionowe haka. Wbrew obiegowym opiniom waga napędu nie ma tak istotnego wpływu na nacisk na hak, ponieważ urządzenie montowane jest blisko osi. Znacznie większe znaczenie ma umiejscowienie akumulatora – najlepiej, aby znajdował się jak najbliżej osi przyczepy, co zapewnia optymalny rozkład masy.

Montaż napędu – samodzielnie czy z pomocą specjalisty?

Do każdego napędu dołączona jest szczegółowa instrukcja obsługi. Montaż można wykonać samodzielnie, jeśli mamy dobre umiejętności techniczne. W przypadku braku doświadczenia lub wątpliwości warto skorzystać z pomocy profesjonalnego warsztatu, który zapewni poprawną instalację i bezpieczeństwo użytkowania. Należy ściśle przestrzegać momentów dokręcania wszystkich śrub, a jeszcze większą uwagę poświęcić instalacji elektrycznej, ponieważ praca movera zwłaszcza w trudnym terenie generuje spore obciążenie.

Obelink Prestige II to niezawodny i łatwy w obsłudze mover, który sprawdzi się w różnych typach przyczep. Przed zakupem warto sprawdzić specyfikację oraz warunki montażu, aby dobrać odpowiedni napęd.

Zainteresowanych zakupem urządzenia zapraszamy do sklepu internetowego Obelink



Proces dosuwania i odsuwania rolek jak wyżej. Obelink Prestige II jest prosty i nie wymaga dużej siły. Można też wykorzystać do tego celu wkrętarkę



Minimalna wysokość ramy dla Obelink Prestige II wynosi 17,5 cm



Jeśli rama nie ma minimalnej wysokości 17,5 cm, należy zastosować dedykowane płyty montażowe. Do nabycia osobno

eprasa.pl 3c6b150495

DLACZEGO MOJE **DYWANIKI NIE PASUJĄ?**



To problem powszechny. Kupujesz dywaniki do konkretnego modelu kampera, a po chwili okazuje się, że przesuwają się pod nogami, zostawiają szczeliny przy krawędziach albo zwyczajnie... nie wyglądają tak, jak powinny.



Dlaczego tak się dzieje? Bo większość dostępnych na rynku dywaników to rozwiązania uniwersalne. Producent zostawia nawet kilka centymetrów luzu, żeby jeden zestaw pasował do wielu wersji pojazdu. Efekt? Niedopasowanie, które w codziennym użytkowaniu szybko zaczyna przeszkadzać.

Tymczasem źle dopasowane dywaniki pomagają kompensować brud w szczelinach, przesuwają się podczas jazdy, nie tłumią hałasu tak, jak powinny, ani nie izolują od chłodnego podłoża.

Zatem zamiast dopasowywać dywanik do modelu, można dopasować go do konkretnego egzemplarza pojazdu. Dzięki technologii skanowania 3D oraz precyzyjnemu wycinaniu CNC możliwe jest odwzorowanie podłogi z dokładnością nawet do 1 mm. W praktyce robi to ogromną różnicę. Podłoga staje się jednolitą, estetyczną przestrzenią. Wnętrze zyskuje na przytulności, a podczas jazdy odczuwalnie spada poziom hałasu. Dodatkowo warstwowa budowa dywaników poprawia izolację termiczną, co szczególnie docenia się w chłodniejsze dni. W Auto-VIP wykonamy dla Ciebie idealnie dopasowane dywaniki!

autovip.pl
666 555 700

REKLAMA

NAJLEPSZY PREZENT
DLA KAŻDEGO SYMPATYKA OFF-ROAD'U



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

eprasa.pl 3c6b150495

NAMIOT KUCHENNY OBELINK GARDA 210



CENA
1230 zł

Wielofunkcyjny namiot kuchenny, który można również wykorzystać w innych celach. W połączeniu z opcjonalnym namiotem wewnętrznym może służyć jako namiot sypialny na kempingu. Wykonany jest z wytrzymałego materiału PVC. W zestawie znajdują się śledzie, linki naciągowe, torba transportowa oraz podłoga w odpowiednim rozmiarze.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

PRZEDSIONEK OBELINK CAPRI PVC 300



CENA
od 3550 zł

Pełny przedsionek do przyczep kempingowych. Wykonany jest z ciężkiego, wytrzymałego materiału PVC, który może być rozstawiony nawet cały sezon. Wszystkie panele można całkowicie odpiąć, co pozwala zamienić przedsionek w zadaszenie. Capri 300 ma stalowy stelaż i dostępny jest w różnych rozmiarach.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

MATA OBELINK PATIO MAT DIAMOND



CENA
od 115 zł

Odporna na brud, gnicie oraz promieniowanie UV mata w rozmiarze 200 × 180 cm. Może być z powodzeniem używana jako atrakcyjny dywan do namiotu lub przedsionka, doskonale się sprawdza również jako koc piknikowy. Wykonana jest z polipropylenu techniką tkania, a dookoła obszyta tkaniną z poliestru. Mata dostępna jest w różnych rozmiarach.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

PRZEDSIONEK OBELINK SUPREME 320 EASY AIR CONNECTED



CENA
5515 zł

Ten przedsionek do przyczepy kempingowej i kampera to najnowszy model z serii Obelink Easy Air Connected. Wykonany z wytrzymałej, powlekanej polibawełny i wyposażony w najnowsze rozwiązania. Ma wszytą kedrę 5 mm i 7 mm, więc można go wsunąć zarówno w szynę przyczepy kempingowej, jak i markizy kasetowej.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

OBELINK TOULON LUXE SZAFKA – GREY



CENA
420 zł

Solidna szafka kempingowa z dużą ilością miejsca do przechowywania i aluminiowym blatem. Oferuje sześć przestronnych schowków oraz odporny na ciepło i wodę blat. Cztery regulowane nóżki pozwalają wypoziomować szafkę na nierównej powierzchni. Po zakończeniu wakacji szafkę można z łatwością rozłożyć i schować w dostarczonym pokrowcu.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

PRZEDSIONEK POMPOWANY OBELINK VACATION EASY AIR



CENA
1699 zł

Przedsionek do busa ze stelażem w postaci tub powietrznych, które ułatwiają rozstawienie. Wyposażony jest we wszystkie udogodnienia, takie jak stała podłoga, dobra wentylacja i wiele możliwości montażu do busa. W komplecie: torba, pompka ręczna, śledzie, linki napinające i rurka pionowa.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

OKNO DACHOWE OBELINK PANORAMA LED 70 × 50



CENA
1359 zł

Okno, które idealnie pasuje do otworu dachowego o wymiarach 700 × 500 mm. Zaprojektowane zostało bez stałej wentylacji i dlatego nadaje się zarówno do kampera, jak i przyczepy kempingowej. Otwierane jest za pomocą dźwigni znajdującej się po wewnętrznej stronie okna. Na wyposażeniu oświetlenie LED oraz moskitiera.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

NAMIOT DMUCHANY OBELINK SUMMER 4 EASY AIR



CENA
od 1485 zł

Szybki w rozstawianiu namiot tunelowy, który może pomieścić do czterech osób. Wyposażony jest w stelaż w postaci tub powietrznych oraz pompkę ręczną, stałą podłogę i moskitierę w obu wejściach do namiotu. Dostępna jest również wersja z zaciemnionymi sypialniami i wersja wykonana z polibawełny.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

OBELINK PRESTIGE II MOVER – GREY



CENA
2935 zł

Niedrogi, lecz niezawodny napęd, odpowiedni do przyczepy kempingowej lub przyczepki. Nie trzeba się trudzić, aby ustawić swoją przyczepę we właściwym miejscu. Mover bez problemu manewruje przyczepami kempingowymi i przyczepkami o masie do 1800 kg. Napęd jest półautomatyczny i oferuje funkcję łagodnego startu i zatrzymania.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

eprasa.pl 3c6b150495

SKŁADANE PUDEŁKO DO PRZECHOWYWANIA YOLCO FB



CENA
FB40: **119 zł**
FB47: **129 zł**
FB55: **139 zł**

Składane pudełko o konstrukcji zapewniającej oszczędność miejsca. Drzwiczki na zatrzaski gwarantują łatwy dostęp do zawartości, a demontowalne kółka ułatwiają przemieszczanie z miejsca na miejsce. Odpowiedni przepływ powietrza zapewnia dodatkowo otwór wentylacyjny umieszczony w górnej części pudełka. Produkt dostępny jest w trzech pojemnościach: 40, 47, 55 l, oraz w trzech kolorach: białym, zielonym i karbonowym.

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

TABORET ZE SCHOWKIEM YOLCO ST2 GREEN ST2 SAND



CENA
299 zł

To nie tylko stabilny taboret, ale również pojemny schowek (27,6 l), który pomaga uporządkować przestrzeń wokół przyczepy lub kampera. Kompaktowe wymiary i przemyślana konstrukcja (560 × 340 × 340 mm) sprawiają, że łatwo znaleźć dla niego miejsce w bagażu. Wykonanie z wytrzymałych tworzyw gwarantuje odporność na intensywne użytkowanie, a dopuszczalne obciążenie aż do 200 kg pozwala korzystać z niego bez obaw. Lekki (3,9 kg), praktyczny i dostępny w dwóch uniwersalnych kolorach – to sprzęt, który szybko staje się stałym elementem wyposażenia.

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

BATERIA ZEWNĘTRZNA YOLCO POWERBANK CSX5



CENA
799 zł

Urządzenie może zasilać nie tylko smartfony czy tablety, ale również lodówki turystyczne i sprzęt korzystający z gniazda 12 V. Port USB-A Fast Charge o mocy do 18 W umożliwia szybkie ładowanie mobilnych urządzeń, co docenimy zwłaszcza w trasie. Producent zadbał także o bezpieczeństwo – zastosowano zabezpieczenia przed przegrzaniem, przeładowaniem oraz całkowitym rozładowaniem akumulatora. To praktyczne źródło energii, które sprawdzi się zarówno na postoju, jak i w drodze, zwiększając komfort podróżowania bez dostępu do sieci.

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

MATA OCHRONNA NA PRZÓD PRZYCZEPY KEMPINGOWEJ 240 × 180



CENA
299 zł

Uniwersalna mata ochronna przeznaczona do montażu na froncie przyczepy kempingowej to praktyczne rozwiązanie zarówno podczas jazdy, jak i postoju. Zabezpiecza szybę oraz przednią ścianę przed żwirem, owadami, zabrudzeniami i działaniem czynników atmosferycznych, a na kempingu dodatkowo ogranicza nagrzewanie wnętrza i zapewnia większą prywatność. Wykonana z wytrzymałego poliestru odpornego na deszcz, śnieg i promieniowanie UV, sprawdzi się przez cały sezon. System montażu oparty na kedrze i regulowanych pasach pozwala na szybkie dopasowanie bez użycia narzędzi. Lekka i kompaktowa po złożeniu, łatwa do przechowywania i codziennego użytkowania.

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

MATA TERMOIZOLACYJNA NA SZYBY MERCEDES SPRINTER II (W906) 2006–2018



CENA
899 zł

Zaawansowana mata termoizolacyjna przeznaczona dla modelu Mercedes Sprinter II to całoroczne wsparcie komfortu w kamperze. Wykonana z pięciowarstwowego materiału skutecznie chroni przed utratą ciepła zimą oraz nadmiernym nagrzewaniem latem, ograniczając zużycie energii na ogrzewanie i klimatyzację. Redukuje także kondensację wilgoci, hałas z zewnątrz oraz chroni wnętrze przed promieniowaniem UV. Precyzyjne dopasowanie i pięciopunktowy system mocowania zapewniają stabilność nawet w trudnych warunkach pogodowych. Dodatkowa miękka warstwa zabezpiecza lakier, a dołączona torba ułatwia przechowywanie.

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

POKROWIEC NA DYSZEL/ZACZEP – SZARY



CENA
69 zł

Prosty sposób na ochronę newralgicznych elementów dyszla przed deszczem, kurzem, błotem i promieniowaniem UV. Wykonany z wytrzymałego, wodoodpornego poliestru, zabezpiecza przed korozją i zabrudzeniami, ograniczając konieczność czyszczenia i konserwacji. Uniwersalny rozmiar pasuje do większości przyczep, a dołączony pas stabilizujący zapobiega zsuwaniu się pokrowca nawet przy silnym wietrze. Estetyczne wykończenie i trwała konstrukcja sprawiają, że produkt dobrze wygląda i służy przez wiele sezonów – zarówno na postoju, jak i podczas dłuższego przechowywania.

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

AKUMULATOR LiFePO4 180 Ah POD SIEDZISKO W KAMPERZE



CENA
2999 zł

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

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

AKUMULATOR LiFePO4 250 Ah POD SIEDZISKO W KAMPERZE



CENA
4299 zł

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

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

AKUMULATOR LiFePO4 500 Ah POD SIEDZISKO W KAMPERZE



CENA
8499 zł

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

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

eprasa.pl 3c6b150495

PATRONI MEDIALNI:

MIĘDZYNARODOWE TARGI CARAVANINGOWE



CAMPER CARAVAN SHOW

11. Edycja

CARAVANINGOWA WIOSNA

TYLKO W NADARZYNIE!

24 - 26 KWIETNIA 2026

NA TARGACH ZOBACZYSZ POJAZDY MAREK:

benimar · KARMANN Mobil · KELLER KAMP · Dethleffs · ERIBA · HYPE · PÖSSL The Original
Hobby · caravango Das Reisemobil. · malibu · ADRIA · MASURIA · Mercedes-Benz · WEINSBERG
LMC · ROLLER TEAM · FENDT CARAVAN · Concorde · Sunlight · LAIKA · HOTOMOBIL
KABE · CHAUSSON · PILOTE · RANGER · FRANKIA · MORELO · LE VOYAGEUR
RAPIDO · NIESMANN +BISCHOFF · AUTOSTAR · DREAMER · ITINEO · MOBILVETTA
Bavaria · GLOBE-TRAVELLER · NIEWIADOW · ETRVSCO · KNAUS · carado · TABBERT · bürstner

Atrakcje: Strefa Podróżnika • Strefa Retro • Strefa Influencera • Zlot HOMOCAMPERUS

www.campercaravanshow.com

PTAK WARSAW EXPO · ufi Member

Aleja Katowicka 62, 05-830 Nadarzyn | info@warsawexpo.eu | www.warsawexpo.eu | / warsawexpo

eprasa.pl 3c6b150495

Mercedes-Benz

Marco Polo.
Relaks w wersji premium.

Już za 4 349 zł netto/mies.*.

Z Marco Polo zaplanujesz urlop pełny wrażeń — wszystko w komfortowym i w pełni wyposażonym kamperze klasy premium.

Odkryj Marco Polo w specjalnej ofercie z atrakcyjnym finansowaniem i dodatkową Ochroną Gwarancyjną +24 miesiące za 1 zł brutto.



140 YEARS OF INNOVATION

*Lease&Drive – produkt leasingowy Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o., przeznaczony dla przedsiębiorców. Prezentowana opłata miesięczna netto dla modelu Mercedes-Benz Marco Polo 250 d w cenie katalogowej 404 999 zł netto możliwa jest do uzyskania przy następujących parametrach kalkulacji: okres umowy: 36 miesięcy, wpłata wstępna: 15% ceny pojazdu, średnioroczny przebieg: 15 000 km, stała stopa oprocentowania; zależy też od dostępności ograniczonej liczby egzemplarzy pojazdów w konkretnej specyfikacji, co może zostać zweryfikowane w bezpośrednim kontakcie z dealerem. Czas obowiązywania promocji jest ograniczony – zamówienie musi nastąpić do 31 grudnia 2026 r. Na koniec umowy Lease&Drive następuje zwrot pojazdu do dealera lub wykup przez klienta za kwotę wartości końcowej, która jest uzależniona w szczególności od specyfikacji pojazdu, wybranego wyposażenia dodatkowego, okresu trwania umowy oraz wybranej opcji przebiegu pojazdu. Powyższe wyliczenie jest przykładowe i nie stanowi oferty w rozumieniu Kodeksu Cywilnego. Zawarcie umowy oraz jej warunki uzależnione są od wyniku oceny przez Mercedes-Benz Leasing Polska Sp. z o.o. sytuacji finansowej klienta oraz jego zdolności do zaciągania i regulowania zobowiązań. Liczba dostępnych samochodów jest ograniczona.