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

NR 2/2025
122
03
ISSN 1734-9311
9 771734 931502

POLSKI Caravaning

POJAZD KEMPINGOWY GOTOWY DO SEZONU



TESTUJEMY NOWĄ CALIFORNIĘ I RIMORA EKOS 7

RANDKA Z KRÓLOWĄ BONĄ
CARAVANINGOWE WALORY GÓR ŚWIĘTOKRZYSKICH

KAMPER Z USA JAKI NAPRAWDĘ JEST?

eprasa.pl-6768a38eb7

DYNACOOK

CAMPER & YACHT

GAZ POD SZKŁEM

nawet do 50%

DUŻA OSZCZĘDNOŚĆ zużycia gazu



Gazowe płyty **bez płomienia** - bezpieczeństwo i wygoda w podróży!

Model DynaCook X2 mini

Gotuj wygodnie na gazowej płycie ceramicznej w przełomowej technologii **„gaz pod szkłem”.** To doskonała alternatywa dla klasycznych kuchenek gazowych - zarówno na jachcie jak i w kamperze. **Brak otwartego płomienia** znacząco wpływa na **komfort** użytkowania płyty w trakcie podróży.

@gotowaniedynacook

www.dynacook.pl

eprasa.pl 6768a38eb7

campery
Wadowscy.pl
CENTRUM CARAVANINGOWE

WIOSENNE ROZTOPY CENOWE
W SALONACH WADOWSCY CAMPERY!



SALON W JANKACH
ul. Mszczonowska 24
05-090 Janki k. Warszawy

NOWY SALON W GAJU!
ul. Myślenicka 7
32-031 Gaj k. Krakowa

ZAPRASZAMY NA DNI OTWARTE W JANKACH
21 – 23 MARCA 2025 ROKU!

www.kampery.wadowscy.pl

eprasa.pl 6768a38eb7

W numerze

PODRÓŻE 6 → 20

Rugia z przyczepą kempingową → **6** | Randka z królową Boną → **12**
Czy pociąg do Yumy nadal odjeżdża o 15:10? → **16**

KEMPINGI 22 → 33

Cres i Lošinj → **22** | Valamar → **24** | Horyzont → **30** | Alexa → **32**

STYL ŻYCIA 34 → 44

Caravaningowe wychowanie → **34** | Prestiżowy obiekt pożądania → **40**

DOBRZE WIEDZIEĆ 47 → 58

Bo najważniejszy jest dobry klimat → **47** | Kamper jeden z milionów innych → **50** | Kamperowa układanka → **56**

WARSZTAT 60 → 69

Więcej niż dwie butle gazu → **60** | Przygotowanie pojazdu do sezonu → **64** | Dom i jego koła ratunkowe → **68**

TEST 70 → 83

Nowa California → **70** | Rimor Ekos 7 → **78**

KAMPERY, PRZYCZEPY 84 → 105

PRZEGLĄD RYNKU 106 → 137

eprasa.pl 6768a38eb7

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. KABE

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.



Ostatnie tygodnie wypełniają informacje związane z falowaniem demokracji w Stanach Zjednoczonych. Aby uniknąć posądzania o celowy związek z sytuacją polityczną w kraju Wuja Sama, zaznaczę, że artykuły w bieżącym wydaniu „Polskiego Caravaningu" planowaliśmy jeszcze przed wyborami za oceanem. Zatem nie epoka „pomarańczowej demokracji" znajduje się na celowniku targowej edycji PC, ale odmienność amerykańskiego caravaningu od europejskiej formuły podróżowania pojazdem kempingowym. Warto pamiętać, że to nie tylko wielkość czy rozwiązania. Amerykańska motoryzacja rozwijała się w zupełnie innych warunkach niż jej odpowiedniczka na Starym Kontynencie. Nie tylko podlegając wpływom geograficznym, środowiskowym, ale przede wszystkim społecznym. Rozumie to każdy, kto miał okazję chociaż trochę pojeździć dowolnym pojazdem z rodziny muscle car. A mamy przecież w historii tamtejszej motoryzacji pierwszą linię produkcyjną, pierwsze motoryzacyjne koncerny, Jeepa Willysa i Forda Mustanga albo ikoniczne jednoślady spod znaku HD. Czy caravaning z USA może się poszczycić podobnymi kamieniami milowymi? Na pewno jest właśnie inny, do obecnego kształtu zmierzał unikalną ścieżką rozwoju. W efekcie każdy amerykański kamper na europejskich kempingach przyciąga spojrzenia, a właściciel przyczepy Airstream przyjmuje gesty szacunku. Przeczytacie więc pierwszą część relacji Andrzeja Staszewskiego z podróży po Ameryce oraz artykuł „Kamper jeden z milionów innych" Rafała Dobrowolskiego. Zapraszam do lektury, w tym targowym wydaniu znajdziecie jeszcze więcej treści!

Szymon Kwiatkowski

eprasa.pl 6768a38eb7

RUGIA
Z PRZYCZEPĄ KEMPINGOWĄ NA NAJWIĘKSZĄ WYSPĘ NIEMIEC

Ta malownicza wyspa na Bałtyku jest skarbem północnych Niemiec, pełnym niesamowitych krajobrazów i licznych atrakcji turystycznych. To kraina przyjazna rowerzystom oraz turystom caravaningowym.



Przyjechaliśmy nie w porę, ale bufor przed kempingiem umożliwił bezpieczne zaparkowanie. Czas na obiad

Marcin Turko

Wyspa wakacyjna

Rugia jest największą wyspą Niemiec, zajmuje powierzchnię 926 km² i administracyjnie należy do kraju związkowego Meklemburgia – Pomorze Przednie. Słynie głównie z wypiętrzonego płaskowyżu kredowego, którego charakterystycznym elementem są kredowe klify. Cechą szczególną jest również liczna ilość zatok oraz półwyspów co przyczynia się do dosyć krętej i skomplikowanej linii brzegowej. Dla niemieckich turystów jest przede wszystkim „Ferieninsel Rugen", czyli wyspą wakacyjną. Ten zwrot zobaczymy na wielu reklamówkach, kartkach pocztowych czy magnesach. Gdyby w dwóch zdaniach wspomnieć o historii to lokalizacja Rugii spowodowała, że jeszcze przed Prusami i Niemcami władali nią Szwedzi oraz Duńczycy. W czasach średniowiecza funkcjonowały tu ośrodki świeckie i religijne, spośród których dziś wyróżnia się np. sanktuarium Świętowita na przylądku Arkona. Wyspa to i owszem, ale warto dodać, że na Rugię można dotrzeć suchą stopą m.in. podwieszanym i długim na 2830 m autostradowym mostem Rügenbrücke. Podróż dostarcza ciekawych wrażeń, bowiem w najwyższym punkcie od lustra wody dzieli nas 42 m co przez chwilę pozwala obserwować panoramę Hanzeatyckiego miasta Stralsund.

eprasa.pl 6768a38eb7

W sferze marzeń i planów od dawna

Każdy z nas ma w głowie dziesiątki kierunków, które czekają na odwiedzenie podczas pierwszego życia. Jeżeli chodzi o wojaże po terenie zachodnich sąsiadów, Rugia była u nas od pewnego czasu celem nr 2, zaraz po leżącej na drugim krańcu Niemiec, Bawarii. Z racji tego, że od dłuższego czasu staramy się omijać wysoki sezon nad Bałtykiem, wyjechaliśmy zaraz po zerwaniu ostatniej, sierpniowej kartki z kalendarza. W drodze ze Śląska zaplanowaliśmy jeszcze dobowy postój na zwiedzanie Łagowa. Prognozy pogody nie były zbyt optymistyczne i przez myśl przeszło nam jeszcze Świnoujście. Jednak widząc ceny na kempingu wyższe niż zagranicą, a opnie nie pozostawiające złudzeń, zdecydowaliśmy trzymać się zaplanowanej ścieżki na wakacyjną wyspę. Droga przez Niemcy nie stwarza większych problemów, a mimo wielonarodowości, kultura jazdy nadal stoi na wyższym niż u nas poziomie. Widoki dziesiątek kamperów i przyczep mijanych po drodze dodatkowo zwiększają apetyt na wypoczynek. Ostatecznie kotwiczymy na zarezerwowanym wcześniej Campingplatz Thiessow znajdującym się na samym końcu drogi przez Rugię. Trochę daleko, ale po Rugii jeździ się spokojnie i przyjemnie. Drogi są utrzymane w należytym stanie, a z nich mnóstwo urokliwych widoków, które notorycznie odwracały moją uwagę od prowadzenia zestawu. Sprawy meldunkowe w recepcji załatwiliśmy w mig, ale trzeba było odczekać przed rogatkami kempingu prawie 1,5 h. Mittagspause to u Niemców rzecz święta.

Biało od kamperów i przyczep

Nasza przyczepa w czasie tygodniowego pobytu stała w jednym miejscu, a samochodem zrobiliśmy niemal 600 km kręcąc się po wyspie każdego dnia. Widząc jak ogromna jest tu ilość kamperparków i małych pól, gdzie można bezpiecznie zostawić kampera, coraz częściej dochodzę do wniosku, że objeżdżanie samochodem to owszem, spora zaleta, ale zawsze trzeba wrócić na kemping. Objazdówka kamperem byłaby tu zdecydowanie fajniejsza, a też zobaczyłoby się więcej. Mając niemal przyklejony do dłoni aparat fotograficzny chciałoby się być tu i ówdzie np. o wschodzie słońca, ale to 50 km od kempingu... Poruszanie się i parkowanie nie nastręcza problemów, a wszędzie jest mnóstwo przydrożnych parkingów, oczywiście płatnych, ponieważ definicja darmowego parkowania na Rugii właściwie nie ma zastosowania. Co ważne – trzeba mieć ze sobą gotówkę, ponieważ we wrześniu, o czym dowiedzieliśmy się od pracującego tam Polaka, sporo sklepików i miejsc usługowych nie dysponuje już terminalami płatniczymi. Za parkowanie kwoty są niewielkie, a stacjonowanie pojazdów kempingowych jest ściśle uregulowane. Dla typowych cebulaków chcących zaparkować gdzieś obok śmietnika w zasadzie nie ma tu miejsca. Finalizując temat poruszania się warto uzupełnić o informację, że na Rugii jest mnóstwo miejsc, w których po prostu nie zobaczycie samochodu. Niektóre wioski mają ścieżynki tak wąskie, że nie sposób nim wjechać, a w innych np. Putgarten samochodem mogą poruszać się tylko mieszkańcy. Na rogatkach mieściny zostawia się wozidło na parkingu, a kampera w kamperparku i dalej już tylko rowerem lub pieszo. Muszę przyznać, że to działa i sprawdza się świetnie.



Takie chatki kryte strzechą są tu podstawową zabudową



Fischbrötchen. Popularna kanapka z rybą stała się tutaj zdrowym fastfoodem

Co robić na Rugii?

Ilość atrakcji do zobaczenia jest spora, dlatego w odpowiedzi na tytuł akapitu przychodzi mi na myśl słynne „Nie spać, zwiedzać!". A tak na poważnie – na pewno szkoda czasu na leżakowanie na plaży. Co prawda Bałtyk ten sam co u nas, ale jest tu coś takiego, co trudno opisać słowami. Weekend to zdecydowania zbyt mało, aby ledwie rozejrzeć się wokoło. Jeśli zatem, tak jak my, jesteście zwolennikami odpoczynku w postaci całodniowych wycieczek, reszta publikacji być może zachęci Was do obrania Rugii jako celu podróży w przyszłości. Oto co zobaczyliśmy:

eprasa.pl 6768a38eb7



Śnieżnobiała architektura Sellin



Warto dojść na koniec falochronu w Sassnitz. Trochę wietrznie, ale widoki są tego warte



Zacumowane kutry – bary w porcie Sassnitz. Można stracić fortunę na ryby, ale jak tu nie skosztować miejscowych rarytasów?



Osada na Mönchgut tuż przy Marinie Gager

Przylądek Kap Arkona

Ten skalisty przylądek nazywany często niemieckim Nordkappem jest najdalej na północ wysuniętym fragmentem Rugii. To jedno z miejsc, gdzie trzeba rozstać się z samochodem i pozostawić go na dużym parkingu tuż przy wjeździe do miejscowości Putgarten. Dalej drogę można pokonać kolejką, autobusem lub pieszo. Zdecydowanie polecam iść pieszo, bowiem po drodze jest czym oko zawiesić. Putgarten i wioska rybacka Vitt to wyjątkowy klimat na spacer, a my dodatkowo trafiliśmy tu na dożynki. Kap Arkona oferuje turystom m.in. wieżę nawigacyjną oraz dwie latarnie morskie, które są doskonałymi punktami widokowymi z wysokości 23 i 35 m. Wejście na latarnie jest odpłatne i przyczyni się do spalenia wielu kalorii, ale widok zrekompensuje włożony wysiłek. Co ciekawe, niższa latarnia pełni jednocześnie rolę Urzędu Stanu Cywilnego, w której odbywa się do 300 ślubów rocznie. Świadectwem

Niewiarygodnie spokojna Marina Gager na półwyspie Mönchgut



eprasa.pl 6768a38eb7



Kredowe klify. Główna atrakcja Parku Narodowego Jasmund



Szlak w bukowym lesie Parku Narodowego Jasmund. Upał tu nie straszny

tychże zaślubin jest mnóstwo marmurowych tabliczek z imionami par wraz z datami ślubów. Warto przejść się oznakowanym szlakiem przez las, aby dotrzeć do drewnianych schodów prowadzących na plażę. Byliśmy tu jeszcze przed 10 rano, zatem nie było tłoczno. To też mała zaleta wyjazdów po sezonie. Do samochodu wróciliśmy naokoło przez wspomnianą wioskę rybacką Vitt. Tutaj czas jakby się zatrzymał. Stare, ale zadbane chaty kryte strzechą, sprzedaż ryb niemal prosto z kutra. Pięknie, bo daleko od cywilizacji.

Park Narodowy Jasmund

Nationalpark Jasmund z dumą widnieje na liście Światowego Dziedzictwa UNESCO. Cechą charakterystyczną tego liczącego sobie ok. 30 km² parku narodowego jest bukowy las skrywający wybrzeże pełne kredowych klifów, będących niegdyś wyrobiskami Quolitzer. Wydobywanie kredy obarczone było dawniej dewastacją terenów leśnych i choć niedawno próbowano to wskrzesić, liczne protesty skutecznie to zablokowały, a park obecnie jest objęty ochroną. Tu również nie pozwala się na rozjeżdżanie obszaru samochodem, a dla turystów przygotowano kilka szlaków turystycznych. To tutaj znajdziecie charakterystyczny punkt widokowy Königsstuhl, czyli królewski tron. W niektóre miejsca wolno wejść tylko pieszo, więc nawet rower musi pozostać na parkingu. Najlepszym miejscem, z którego warto rozpocząć pieszą wędrówkę jest Sassnitz. Tuż za wyjazdem z tej miejscowości jest jedno z wielu wejść do parku. Na Nationalpark Jasmund warto przeznaczyć cały dzień. Dla wielbicieli pieszych wędrówek jest miejscem, które koniecznie trzeba odwiedzić.

Sellin

W większości publikacji czy foto-pamiątek z Sellin znajdziecie najbardziej rozpoznawalny tu obiekt – najdłuższe molo na całej Rugii. Mierząca 394 m budowla została zapoczątkowana w 1906 roku, a odbudowywana już dwa razy.



W tej gondoli na molo w Sellin można było przez kilkanaście minut obserwować podwodne życie



Sellin – najdłuższe molo na całej Rugii

eprasa.pl 6768a38eb7



Widok z latarni na przylądku Kap Arkona. Warto wdrapać się na 35 m i zobaczyć piękną panoramę



Wioska rybacka Vitt. Tutaj można było kupić ryby prosto z kutra

Oryginał został zniszczony przez pożar i dryfujący lód, a po odbudowie w 1925 roku molo zostało uszkodzone podczas II wojny światowej. W obecnej formie stoi od 1998 roku i cieszy się niesamowitą popularnością wśród turystów. Ciekawostką na molo jest ekskluzywna restauracja oraz opuszczana pod powierzchnię gondola do obserwacji podwodnego świata. Długi czas oczekiwania w kolejce do gondoli trochę zniechęcił nas do tej atrakcji, może następnym razem. Centrum miasta, jak wiele kurortów na wyspie obfituje w pięknie utrzymaną architekturę uzdrowiskową. Można tu poczuć klimat letnisk sprzed wielu, wielu lat. Przedwojenna architektura kurortów, takich jak Sellin czy Binz jest traktowana z szacunkiem, co widać po staranności w odrestaurowaniu wielu obiektów.

Sassnitz

Sassnitz również zwróciło naszą uwagę. Przede wszystkim wybierane jest przez turystów jako baza wypadowa do leżącego tuż obok Parku Narodowego Jasmund, prócz tego zabudowane jest historycznymi willami z pięknie zdobionymi tarasami. Miasteczko oferuje ponadto możliwość zwiedzania brytyjskiej łodzi podwodnej z lat 60 ubiegłego wieku – Erlebniswelt U-Boot. Ciekawą atrakcją w porcie jest możliwość odbycia rejsu wycieczkowego, aby podziwiać Jasmund od strony wody. Wówczas na pierwszym planie można zobaczyć piękno białych, kredowych klifów. Skoro mowa o porcie to on sam w sobie był dla nas atrakcją. Mijając wiele kutrów zacumowanych w roli barów rybnych, spacerem po długim falochronie doszliśmy do latarni morskiej, skąd mieliśmy przyjemny widok na port i miasto w jego tle.

Mönchgut i Marina Gager

Półwysep o tej nazwie był naszą bazą wypadową, zatem i tu warto było się rozejrzeć. Tutaj największe wrażenie zrobił na nas klimat i absolutna cisza w Marinie Gager. To miejsce zasadniczo jest przystankiem dla żeglarzy przypływających od strony Pomorza



Najdalej na północ wysunięty fragment Rugii na przylądku Kap Arkona. Na przeciwległym brzegu Dania

eprasa.pl 6768a38eb7

Zachodniego, ale w sąsiedztwie mariny znajduje się niemała osada z bajkowymi domami krytymi strzechą i to ona daje tu efekt wow! Wielokrotnie spacerowaliśmy tam uliczkami i za każdy razem odkrywaliśmy coś nowego. W niewielkiej odległości od mariny znajduje się kemping Mönchgut. Zdecydowanie warto tu zajrzeć. Nad brzegiem mariny właśnie polowaliśmy na spektakularne zachody słońca.

Wyspa śledziem stojąca

Trzeba powiedzieć wprost – Niemcy nie są kulinarnym rajem, ale na Rugii można znaleźć coś, co zapadnie w pamięci. Ryby są tu pod każdą postacią, a w roli głównej śledź pieczony, wędzony, marynowany z sałatką i bez na 1000 sposobów. To tutaj koniecznie trzeba spróbować Fischbrötchen, czyli popularnej kanapki z rybą. To najzwyklejsza, ale chrupiąca bułeczka z liściem sałaty, sosem, cebulą, a w tym wszystkim płat śledzia. Najczęściej jest to matias bądź bismarck. Można je kupić niemal w każdym zakątku wyspy. Są pyszne!

Dlaczego Rugia?

Pod względem infrastruktury turystycznej, Rugia zdecydowanie wyróżnia się na tle całego wybrzeża Bałtyku. Region oferuje turystom wyjątkowe połączenie pięknych krajobrazów i wysokiej jakości infrastruktury kempingowej, a zwłaszcza kamperowej. Niezliczona ilość obleganych przez turystów ścieżek rowerowych i porządek komunikacyjny jest jakby z innej bajki, a to zaledwie 160 km od naszej granicy. Na próżno szukać tu obskurnych bud z płyt osb, zapachu przegrzanej frytury czy turystów jeżdżących na czterokołowych wózkach bez jakiejkolwiek kontroli. Ta magiczna wyspa jest ciekawą alternatywą dla osób poszukujących nowych doświadczeń i chcących odkryć uroki Bałtyku z nieco innej perspektywy.



Ciasna zabudowa Vitt. Tutaj tylko pieszo lub na rowerze

REKLAMA



Zapraszamy na nasze stoisko na targi Camper Caravan Show Nadarzyn 21-23.03.2025, hala F, stoisko 44.

PÖSSL das Original | ROADCAR | Wavecamper YOUR HOME IS WHERE YOU ARE | CAMPER CARAVAN SHOW

Wavecamper sp. z o.o. sp.k. – producent kampervanów Wavecamper oraz dystrybutor marek Pössl i ROADCAR w Polsce.
www.possl-polska.pl | kontakt@possl-polska.pl | www.wavecamper.pl | zabudowy@wavecamper.pl | tel.: 798-732-692

RANDKA Z KRÓLOWĄ BONĄ

Caravaningowe walory Gór Świętokrzyskich

Adam Cieplak
Wyprawomaniak

Mijam znak E-17a, który informuje mnie, że właśnie znalazłem się w Nowej Słupi, mieście u podnóża Łysej Góry, skąd wielu miłośników wędrówek rozpoczyna swoją bliższą znajomość z tym szczytem. Zanim sam dołączę do ich grona, postanawiam pokręcić się trochę po miejscowości o niezwykle interesującej historii. Jako Wyprawomaniak odwiedzam różne ciekawe miejscówki, aby potem je opisać, ułożyć w jednodniowe trasy gotowe do zwiedzania i zamieścić na profilu Wyprawomaniak.pl dla tych wszystkich, którzy szukają podróżniczych inspiracji.

Włócząc się po Nowej Słupi, trafiam do miejsca, w którym przenoszę się do krainy baśni. Park Legend zakrzywia czasoprzestrzeń, wprowadzając mnie do świata magii. W salach multimedialnych poznaję tajemnicze podania, słucham opowieści i w końcu... wsiadam na specjalną czarodziejską miotłę, zakładam okulary VR i udaję się na przejażdżkę. Wznoszę się coraz wyżej i wyżej, wypatrując muru o długości prawie 1,5 km, usypanego na Łysej Górze w VIII w n.e. Ciekawe, czy był on świadkiem zlotów czarownic, które kiedyś spotykały się na Łyścu dość regularnie? Przynajmniej tak mówi legenda. Podobno utrzymywały one bliskie relacje z biesami i dlatego, chociaż na co dzień nie różniły się za bardzo od innych kobiet, to potrafiły rzucać uroki i odprawiać gusła. Nigdy też nie patrzyły innym ludziom prosto w oczy, gdyż w ich źrenicach grasowały koziołki.

Ciekawe też, czy wiedźmy kiedykolwiek spotkały Śwista, Pośwista i Pogodę, czyli trzy słowiańskie bóstwa, które dawni Słowianie czcili i którym według legendy oddawano hołd także na Łysej Górze? Hmm... wydaje się to całkiem prawdopodobne, wziąwszy pod uwagę fakt, że Świst odpowiadał za wiatr, jego syn Poświst za wiry powietrzne, a Pogoda ogólnie za warunki atmosferyczne. W zasadzie to i ja powinienem chyba nawiązać z nimi kontakt, mając za środek lokomocji miotłę...

eprasa.pl 6768a38eb7

Krzyż czy topór?

Korzystając z pięknej i słonecznej pogody, bez dalszych zbędnych dywagacji postanawiam włączyć drugi bieg i przeskoczyć do zamku Krzyżtopór w Ujeździe na spotkanie z Krzysztofem Baldwinem Ossolińskim, a w zasadzie z jego duchem. Ujazdowską rezydencję wzniósł ojciec Krzysztofa – także Krzysztof – człowiek o szerokich zainteresowaniach literackich, artystycznych i dyplomatycznych. Jego aspiracje sięgały wysoko, co sprawiło, że wzniósł on fortecę niepospolitą, wzbudzającą zazdrość, na której temat krążyły legendy. Podobno właściciel połączył zamek w Ujeździe z zamkiem w oddalonym o kilkanaście kilometrów Ossolinie specjalnym podziemnym tunelem wyłożonym cukrem tak, aby sanie służące do przewożenia gości łatwiej się ślizgały. Krzysztof-ojciec nie cieszył się zbyt długo swym dziełem, gdyż pożegnał świat doczesny w rok po ukończeniu budowy, oddając rezydencję w ręce swego jedynego syna – Krzysztofa Baldwina, z którym wiąże się inna ciekawa opowieść.

Pewnego dnia, a miało to miejsce w sierpniu 1649 roku, straż bramną pilnującą wrót fortecznych obudził głośny tętent końskich kopyt. Przerażeni, nagle wybudzeni ze snu wojowie szybko chwycili za broń, myśląc, że jakiś żądny zemsty szlachciura zwołał oddział i korzystając z nieobecności pana na włościach, zorganizował podjazd. Jakież było ich zdziwienie, kiedy u wrót zobaczyli jednego tylko rycerza, w którym rozpoznali Krzysztofa Baldwina Ossolińskiego. Szybko pospieszyli na dół, by otworzyć bramę i go przywitać, lecz wówczas postać rozwiała się we mgle. Niebawem też do zamku dotarła wiadomość o śmierci Krzysztofa w bitwie pod Zborowem. Od tego czasu nad rezydencją często słychać tętent końskich kopyt i szum husarskich skrzydeł. To duch młodego Ossolińskiego odwiedza swoje dobra dziedziczne, sprawdzając, czy wszystko jest z nimi w porządku. Ponieważ duch rycerza pojawia się nocą, postanawiam więc kontynuować swą podróż, a do zamku powrócić po zachodzie słońca. Ustawiam nawigację miotły na Łagów, oddaję jej prowadzenie, a sam na chwilę się odprężam. Podobno lecimy odwiedzić dawną kwaterę zbója Madeja, czyli Zbójecką Jaskinię. Jest to jedna z najdłuższych jaskiń w regionie o długości 160 m. Do jej eksploracji należy się troszkę przygotować, gdyż nie ma ona elektrycznego oświetlenia.

Bona w Chęcinach

Chociaż miejsce to mnie inspiruje i z chęcią zostałbym tu dłużej, to jak się okazuje, jestem umówiony na spotkanie z królową Boną, a tej damie się nie odmawia. Wsiadam więc na czarodziejską miotłę, włączam trzeci bieg i gnam do chęcińskiego zamku. Tą charakterystyczną, górującą nad okolicą warownię wzniesiono na przełomie wieku XIII i XIV. Pełniła ona ważną rolę



polityczną, organizowano w niej zjazdy stanu rycerskiego oraz deponowano skarbiec koronny. W zamkowej rezydencji gościli królowie oraz królowe zarówno z dynastii piastowskiej, jak i jagiellońskiej, a jedną z ważnych postaci przebywających w chęcińskich murach była królowa Bona. Zamieszkała ona w tym miejscu przed swoim wyjazdem z Polski do Italii. Jako kobieta niezwykle przedsiębiorcza i zapobiegliwa Bona



eprasa.pl 6768a38eb7









zgromadziła spory majątek, który zapakowała na kilkaset wozów. Tak sformowana kolumna pojazdów ruszyła na południe. Niestety ze względu na nadwyrężony stan drewnianego mostu na Nidzie oraz znaczny tonaż przewożonych skarbów przeprawa nie wytrzymała i część wozów wylądowała w rzece, tracąc bezpowrotnie swoją cenną zawartość. Po pewnym czasie od tego zdarzenia zamek zaczął nawiedzać duch królowej Bony szukający resztek zagubionego skarbu i – jak twierdzą ci, którzy go spotkali – nie jest ani mądrze, ani pożytecznie wchodzić w drogę krewkiej Włoszce, szczególnie kiedy jest naburmuszona. Pomimo wcześniejszych ustaleń ja również nie zostałem zaszczycony obecnością monarchini. Podobno nie miała nastroju...

Cześć! Żółwik!

Pora zatem ruszać w dalszą drogę, do stolicy województwa – Kielc. Jak można przeczytać na stronach Muzeum Historii Kielc: „nazwa miejscowości może być związana z «kielcami», czyli kłami dzika, Celtami zwanymi inaczej Keltami lub terminem «klec» oznaczającym pierwotną lepiankę...". Jakakolwiek byłaby etymologia nazwy stolicy regionu, to na pewno jej dzieje są warte zgłębienia, a wizyta we wspomnianym muzeum wydaje się idealnym rozwiązaniem. Powoli zbliża się już wieczór, więc wsiadam na mój magiczny środek transportu, wznoszę się ponad zabudowania kieleckiego grodu i zasuwam, ile miotła dała, z powrotem do Parku Legend w Nowej Słupi. Pełen wrażeń i niesamowitych doznań ściągam okulary VR, oddaję czarodziejski pojazd i... idę coś zjeść, myśląc o kolejnych miejscach, które wkrótce odwiedzę. Województwo świętokrzyskie pełne jest atrakcji czekających na eksplorację. Sporo propozycji możecie znaleźć na portalu Wyprawomaniak.pl i odwiedzić przy okazji udziału w Camper & Travel – Targi Caravaningu i Turystyki Aktywnej organizowanych 25–27 kwietnia w Kielcach, w czasie których na terenie Targów Kielce odbędzie się także Zlot Caravaningowy Sabat. Inna okazja do spotkania z zabytkami i walorami Gór Świętokrzyskich i ich okolic nadarzy się 6–8 czerwca, kiedy to na terenie Ośrodka Wypoczynkowego i Campingu „Uroczysko" odbędzie się Festiwal Żółwik – Biwak Podróżników.

Szykujcie się, pakujcie i przyjeżdżajcie! Po prostu będzie się działo!

eprasa.pl 6768a38eb7



NOVOL for Campers

Ochrona. Renowacja. Antykorozja.

Dla wielu z Was podróżowanie kamperem to sposób na życie i pasja, dla innych optymalny kosztowo sposób eksplorowania świata i wypoczynek. Są też wśród Was Ci, którzy podążyli za trendem niezależnie organizowanych wakacji. Każdy z Was jest dla nas ważny, a proponowane przez NOVOL rozwiązania spełnią oczekiwania i potrzeby użytkownika i miłośnika caravaningu.

novol.com

CZY POCIĄG DO YUMY NADAL ODJEŻDŻA O 15:10?

CZĘŚĆ 1

Po 17 dniach spędzonych w USA nadszedł czas, aby, niestety, powiedzieć: „Żegnaj, Ameryko!” albo może lepiej: „Do zobaczenia!”.

Andrzej Staszewski

Słoneczny poranek. Kemping w Los Angeles, zaledwie kilkanaście minut drogi od wypożyczalni kamperów (tak blisko, ponieważ chcieliśmy uniknąć ewentualnych niespodzianek utrudniających terminowe oddanie pojazdu). Walizki spakowane, lodówka opróżniona, śmieci wyrzucone, fekalia i szara woda spuszczone, paliwo i gaz uzupełniliśmy wczoraj. Jeszcze tylko zmiotka i szufelka w ruch i możemy jechać. Oddanie kampera przebiegło szybko, sprawnie i bezproblemowo. Przejazd Uberem na lotnisko kosztował 70 dol. Teraz tylko ok. 10 godz. oczekiwania na lot powrotny, a potem 11,5 godz. w powietrzu do Warszawy. Wystarczająco dużo czasu, aby przypomnieć sobie, jak to się zaczęło i potoczyło...

Mniej więcej rok wcześniej nasza córka wraz z partnerem wpadli do nas z propozycją nie do odrzucenia: „A może byśmy razem wybrali się do Kalifornii?”. Mnie, mimo że niedomagam na jedno ucho, nie trzeba było tego powtarzać. Oczy wyobraźni też się nagle ożywiły i ujrzały kampera, takiego większego, amerykańskiego. Akceptacja tego sposobu przemieszczania się była raczej formalnością, gdyż dotychczasowe doświadczenia krajowe, europejskie, a nawet australijskie dawały szanse na powodzenie tej wyprawy. I w tamtym właśnie momencie trzeba było zejść z poziomu „marzenia” na poziom „realia”, czyli: uzgodnić termin, ustalić, co trzeba załatwić, co chcemy zobaczyć, ile to może/będzie kosztować?

Zamysłu krok pierwszy

Termin wyjazdu, który wszystkim najbardziej pasował, to pierwsza połowa września 2024 r. Prawie roczne wyprzedzenie dało nam duże pole do działania; w tym czasie uzyskaliśmy nowe paszporty (stare straciły ważność), otrzymaliśmy z ambasady amerykańskiej dokumenty o nazwie ESTA, bez których nasz pobyt w Stanach byłby niemożliwy (alternatywnie można wnioskować o wizę), kupiliśmy bilety lotnicze (im wcześniej, tym korzystniejsze połączenie można wybrać), zarezerwowaliśmy kampera (warto to zrobić nawet na kilka miesięcy do przodu), zabukowaliśmy pobyty na kempingach w parkach narodowych (polecane ze względu na ograniczoną liczbę miejsc oraz dużą frekwencję, szczególnie w wakacje) oraz załatwiliśmy zakwaterowanie i zamówiliśmy samochód osobowy na pierwsze trzy dni pobytu w Los Angeles. Na wszelki wypadek wzięliśmy ze sobą międzynarodowe prawo jazdy (wymagane podobno w 11 stanach; w Kalifornii, Nevadzie i Arizonie nie) i, zalecane w przepisach wjazdowych do USA, uwierzytelnione tłumaczenia recept na stale zażywane leki wraz z odpowiednią informacją lekarzy; nawiasem mówiąc,

eprasa.pl 6768a38eb7



Kamper klasy standard, C25

nikt tego nie sprawdzał. Z dostępnych źródeł zaczerpnęliśmy też trochę przydatnych informacji, jak np. specyficzne dla USA zasady poruszania się po drogach, możliwości robienia zakupów, korzystanie z telefonu komórkowego, a przy tym z nawigacji. Krótko mówiąc, staraliśmy się przewidzieć możliwe sytuacje i zaplanować nasze działania, aby nie okazało się, że wyprawa na zachodnią półkulę zakończy się, zanim na dobre się jeszcze nie rozpocznie. Spontanicznie to możemy sobie wsiąść jutro do naszego staruszka-kamperka i zrobić krótszy lub dłuższy wypad w kraju, ale nie tam, dokąd, być może, więcej się nie udamy. Ot i taka to nasza filozofia, która pozwala nam, jak dotychczas, skutecznie realizować podejmowane przedsięwzięcia kamperowe.

Tajemnice amerykańskiej alkowy

Szanowna Czytelniczko, szanowny Czytelniku, jeśli oczekujesz tu informacji innych niż te dotyczące rodzaju kampera, to poniższy fragment nie jest dla Ciebie (taki żarcik jak w „Familiadzie"). W poszukiwaniu wypożyczalni kamperów kierowaliśmy się nie tyle ceną (choć ta też nie była bez znaczenia), ile solidnością firmy. W wyniku przeprowadzonego – uwaga, obce słowo – researchu nasz wybór padł na Cruise America. Przeliczenie chętnych na wyjazd dało liczbę 4 i na tyle też osób szukaliśmy stosownej oferty. Znaleźliśmy ją bez trudu, więc szybko klik... Stop! A może jeszcze zobaczymy coś większego? Bo ten mniejszy ma dwa miejsca do spania w alkowie i dwa na opuszczanym stoliku, tak jak w naszym staruszku. A gdzie wypić poranną kawkę, gdy inni obracają się jeszcze na drugi bok?! No jasne, że jest, pięcioosobowy, klasa standard, oznaczenie C25, a na dodatek za taką samą cenę. Sprawdzamy drugi, trzeci raz i rezultat jest ten sam! Okazuje się, że w tym tkwi sens rezerwowania kamperów z kilkumiesięcznym wyprzedzeniem; cena wynajmu może zależeć m.in. od czasu rezerwowania, okresu wynajmu, zapotrzebowania na dany rodzaj kampera i już nie pamiętam od czego więcej. No dobrze, nie będę dłużej zwlekał z jej podaniem: około 3500 dol. za dwa tygodnie, w tym wszelkie możliwe ubezpieczenia; dziennie w przybliżeniu 250 zł per capita. Zagryzamy zęby i klikamy – nie po to harowaliśmy i ciułaliśmy kasę przez ostatnie miesiące, żeby teraz wymiękać i dać się ulotnić marzeniom!

Kamper klasy standard, C25

Przechodząc do konkretów, chcę od razu wyjaśnić, że za tę cenę nie wypożyczyliśmy amerykańskiego autobusu ze „slidami" (tzn. wysuwanymi bokami), lecz powiększonego Benimara, Eura Mobil czy też innego Rimora. Ten zbudowany na bazie dostawczego Forda

eprasa.pl 6768a38eb7

wehikuł ma 7,6 m długości, 3,7 m wysokości, 2,55 m (z lusterkami więcej) szerokości i oferuje w środku naprawdę sporo miejsca. Pozostałe, dokładne dane techniczne zainteresowani mogą łatwo znaleźć w internecie. Moją uwagę zwróciło natomiast to, że:

- mimo DMC wynoszącego 5,2 t można było go prowadzić, posiadając nasze prawo jazdy kategorii B,
- nie miał markizy (jak się okazało, i tak nie była raczej potrzebna),
- wyposażenie kuchenne, pościel i rozkładane foteliki były dostępne za dodatkową opłatą,
- według danych fabrycznych napędzający go ośmiocylindrowy silnik widlasty o mocy 350 KM miał zużywać od 23 do 28 l benzyny na 100 km (co potwierdziło się w rzeczywistości),
- miał agregat prądotwórczy (z którego ani razu nie korzystaliśmy),
- miał zamontowany na stałe zbiornik na gaz, a także czujnik dymu, który już podczas pierwszego uruchomienia kuchenki gazowej dał o sobie znać piskliwym sygnałem,
- miał przyłącze, dzięki któremu można na kempingu bezpośrednio z wodociągu doprowadzić do niego wężem wodę,
- miał na wyposażeniu specjalną rurę do spuszczania na parcelach kempingowych szarej wody i fekaliów.

Wszystko to wraz ze standardowymi udogodnieniami kamperowymi (w tym bardzo wygodnym łóżkiem) czynią go, w moim odczuciu, dosyć komfortowym pojazdem, zwanym w Stanach w skrócie RV (Recreational Vehicle). Prowadzenie tej maszyny po amerykańskich dłuuuugich, nie zawsze o idealnie gładkiej nawierzchni drogach było nawet przyjemne, do czego przyczyniały się m.in. tempomat i automatyczna skrzynia biegów. No, może poziom hałasu podczas jazdy mógłby być trochę niższy.



Koniec legendarnej drogi nr 66 łączącej Chicago z Los Angeles

Zobaczyć L.A.

Zanim jednak we wtorek przejęliśmy tego kampera w wypożyczalni, co odbyło się sprawnie dzięki m.in. filmowi instruktażowemu dostępnemu na stronie internetowej Cruise America, zwiedziliśmy Los Angeles i okolice. Mieliśmy na to całą i niedzielę i cały poniedziałek, na który przypadło Święto Pracy w USA. Może ktoś powiedzieć: „A dlaczego nie byliście tu, tu i tu?" albo „E tam, to wy nie byliście w L.A., skoro nie zwiedziliście tego czy tego...". W pewnym sensie przyznaję rację i dziękuję za wskazówki, poniewczasie, ale... mieszkam w Łodzi od urodzenia i też we wszystkich rejonach miasta jeszcze nie byłem; a może jestem zbyt leniwy? O Mieście Aniołów nie będę się wymądrzał, bo dość jest materiałów dobrze opisujących to miasto. Powiem tylko, że ograniczony czas pozwolił nam na niedzielny spacer po plaży i okolicach Venice Beach, gdzie znajduje się m.in. podobno kultowa dla kulturystów siłownia na świeżym powietrzu (powiadają, że ćwiczył tam sam Arnold Schwarzenegger) i gdzie akurat tego dnia urządzili sobie spotkanie miłośnicy amerykańskiej motoryzacji, prezentując przy okazji swoje wymuskane oldsmobile, Fordy i Chevrolety z minionych lat – balsam dla mojej duszy. A jeśli wspominam już o swoim jestestwie, to podejrzewam, że w moim organizmie krąży krew z domieszką paliwa samochodowego. No bo jak wytłumaczyć moją nieodpartą chęć zrobienia sobie fotki na molo w Santa Monica przy tabliczce oznajmującej, że w tym miejscu kończy się legendarna droga 66?

A może choć przez chwilę poczuć się jak Alfred Hitchcock, James Cameron czy Andrzej Wajda (z tym ostatnim łączy mnie imię!)? W końcu też już nakręciłem kilkadziesiąt filmów ze swoich podróży... Idealnym miejscem do tego celu wydawało mi się Hollywood i Dolby Theater, gdzie corocznie są przyznawane filmowe Oscary. W roli gwiazdy przekraczającej progi tej świątyni X Muzy wystąpiła z gracją moja żona; szkoda tylko, że nie wyłożyli czerwonego dywanu. Na swoją gwiazdę na chodniku jednak nie liczę, gdy zobaczyłem, ile tam już ich jest. A swoją drogą, w moich wyobrażeniach miało to być bardziej spektakularne miejsce, niż okazało się w rzeczywistości, wiadomo – takie hollywoodzkie. Owszem, było czysto i schludnie, ale nasza łódzka Piotrkowska ze swoimi gwiazdami wygląda nie gorzej.

Los Angeles, Hollywood Generał i sekwoja

Dendrologia nie jest moim konikiem, jednak perspektywa zobaczenia najwyższych na świecie drzew okazała się kusząca. Zdarzało mi się wcześniej oglądać zdjęcia, na których widać przewrócony nad drogą wielki pień, w którym wycięto coś na kształt bramy, przez którą można przejechać samochodem. Do położonego w górach Sierra Nevada Parku Narodowego

eprasa.pl 6768a38eb7



Nie ma na świecie bardziej rozpoznawalnego napisu



Park Narodowy Sekwoja, General Sherman Tree (w głębi)

Sekwoi, bo o tym miejscu mowa, można zasadniczo wjechać dwiema drogami, jednak w przypadku większych kamperów (takich jak nasz) zaleca się skorzystać tylko z jednej z nich, tej od Fresno (druga jest podobno zbyt kręta, stroma i wąska). I tak oto dotarliśmy do położonego na terenie tego parku kempingu, na którym mieliśmy wcześniej zarezerwowaną parcelę. Wśród zebranych wcześniej informacji o niewątpliwych walorach krajobrazowo-przyrodniczych parku była też taka, że kemping ten, w poszukiwaniu pożywienia, mogą odwiedzać pobratymcy misia Yogi (on sam rezyduje ponoć w parku Yellowstone). Stąd nikogo nie powinien dziwić widok solidnych, metalowych, zamykanych skrzyń, w których należy przechowywać swój prowiant; szczególnie odnosi się to do osób śpiących w namiotach.

Fachowo opracowane informacje na temat Sequoia National Park, na którego terenie znajduje się najwyższy szczyt kontynentalnej części USA Mount Whitney (4421 m), są powszechnie dostępne, więc nie będę ich tu powielał. Moją głowę zaprząta natomiast pytanie: jak na zalesionym, górzystym obszarze tego parku o powierzchni 1635 km² udało się znaleźć to największe na świecie drzewo? Za kryterium wielkości przyjmuje się w tym przypadku nie wysokość, lecz objętość, a ta wynosi 1487 m³. Dla porządku jeszcze niektóre jego liczby: wysokość 84 m, obwód w podstawie 31 m, waga ponad 1200 t, wiek ponad 2200 lat. Sekwoja ta otrzymała miano General Sherman Tree na cześć jednego z najwybitniejszych generałów Unii w czasie trwania wojny secesyjnej.

Tramwaj z winogronami

„Bullitt", tytuł filmu kryminalnego z 1968 r., Steve McQueen za kierownicą Forda Mustanga w pościgu samochodowym po wąskich i stromych ulicach albo lata 70. i jedna z lepszych ról Michaela Douglasa w serialu kryminalnym „Ulice San Francisco" – tak,



San Francisco, zabytkowy tramwaj, ciągle w użytkowaniu

tego miasta nie mogło zabraknąć w planie naszej podróży po Kalifornii. Po nocy spędzonej na kempingu położonym nad brzegiem Pacyfiku ustawiliśmy nawigację na most Golden Gate.

Był mały problem ze znalezieniem miejsca na zaparkowanie kampera; parkingi przyjmowały tylko samochody osobowe. Znacznie większym problemem było to, czy po powrocie jeszcze go zastaniemy, a jeśli tak, to



San Francisco, most Golden Gate

eprasa.pl 6768a38eb7

czy kompletnego. Na nasze szczęście złodzieje, z których podobno słynie San Franciso, mieli chyba w tym czasie wolne. No bo nie powsadzali ich do widocznego pośrodku zatoki Alcatraz – więzienie to pełni teraz przecież funkcję muzealną... To miejsce przymusowego odosobnienia m.in. słynnego z niecnych czynów Ala Capone'a jest jeszcze lepiej widoczne z molo o nazwie Pier 39, popularnej atrakcji turystycznej z licznymi sklepami, restauracjami, salonami i oceanarium. Ludzi przyciągają tu też wylegujące się tuż obok na pomostach uchatki kalifornijskie; a jak one hałasują!

Winogrona to nie tylko smaczne owoce; w czasach mojej młodości, czyli w latach 60., tak nazywano pasażerów przepełnionego tramwaju jadących na jego stopniach, stojących przy tym często na jednej nodze i trzymających się jedną ręką, czego się tylko dało. Takie wspomnienia przyszły mi do głowy, gdy zabytkowym tramwajem miejskiego przedsiębiorstwa komunikacyjnego (Municipal Railway) w San Francisco jechaliśmy linią łączącą Powell z Hyde, też stojąc na jego stopniach. Oprócz zachwytów nad samą jazdą po stromych ulicach podziwialiśmy rozwiązanie techniczne pozwalające wprawiać w ruch to cudo. Nie widać tam bowiem żadnych „drutów" u góry, nie słychać warkotu silnika ani nie czuć też spalin; otóż napędza go będąca w ciągłym ruchu stalowa lina umieszczona pod powierzchnią jezdni. Wagon sprzęgany jest z nią lub rozprzęgany za pomocą obsługiwanych przez motorniczego specjalnych chwytaków przesuwających się w wąskiej szczelinie między szynami. Bilet kosztował 8 dol. W drodze powrotnej wysiedliśmy na przystanku przy Lombard Street, mocno pochyłej, jednokierunkowej, prosto biegnącej, a mimo to najbardziej poskręcanej ulicy miasta. Na tym ok. 400-metrowym odcinku znajduje się osiem ostrych zakrętów tworzących swego rodzaju wężyk, po którego bokach posadzono kolorową roślinność.

Na marginesie – kamperem nie da się tamtędy przejechać. Można za to udać się nim m.in. do... Yosemite Nationa Park. Ale o tym już w następnym odcinku.

REKLAMA





eprasa.pl 6768a38eb7







eprasa.pl 6768a38eb7



Cres i Lošinj w 2025 r.

IDEALNE NA RODZINNY WYPAD!

Zbliża się sezon letni, więc to najlepszy czas na zaplanowanie wakacji na pięknych kempingach Cres i Lošinj.

Dzięki nowej ofercie, w której zawarto wiele tętniących życiem propozycji, rok 2025 zapowiada się jako rok niezapomnianych rodzinnych przeżyć na łonie natury!



Inwestycje i nowe atrakcje

W tym roku kempingi Cres i Lošinj oferują nowe propozycje, które podnoszą poziom kempingowej jakości, a tym samym windują ofertę na wyższy poziom. W kempingu Slatina zainstalowano nowe domy mobilne Next. Są idealne dla rodzin poszukujących komfortu i luksusu, a ich walory podnosi umiejscowienie w bardzo atrakcyjnych miejscach kempingu. Pojawiły się również nowy plac zabaw dla dzieci oraz nowy parking postojowy w okolicy wejścia na kemping, aby zapewnić lepszą funkcjonalność lokalizacji i usprawnić obsługę wjazdową i wyjazdową.

Ponadto kemping Čikat postawił na budowę nowych parceli, zaprojektowanych z myślą o wygodzie i komforcie gości. Administratorzy kempingu podkreślają, że dzięki tym ulepszeniom są w stanie zapewnić każdemu z gości niezapomniany pobyt wśród oszałamiającej przyrody chorwackich wysp.

Kemping z psami

W Camp Slatina z kolei właściciele zwierząt będą czuli się wyróżnieni, a to za sprawą wprowadzonego w ostatnich latach programu dedykowanego psom. Inicjatywa obejmuje plaże dla psów, prysznice, a nawet bezpłatnych opiekunów w szczycie sezonu, dzięki czemu futrzani przyjaciele będą cieszyć się wakacjami tak samo jak my! Program jest dostępny również na kempingach Čikat i Baldarin.

eprasa.pl 6768a38eb7





Wakacje dla całej rodziny!

Aquapark, ale także szeroki wachlarz programów sportowych i animacyjnych sprawią, że kemping Čikat będzie idealnym wyborem na rodzinne wakacje z dziećmi. Program animacyjny przygotowuje się tutaj tak, aby zachęcić i zaangażować każdego członka rodziny.

Z drugiej strony kempingi Baldarin (kemping naturystyczny) i Slatina przypadną do gustu turystom poszukującym mniej aktywności, a więcej odpoczynku na łonie natury, z dala od tłumów i hałasu. Pojemność kempingu Bijar jest nieco mniejsza, więc szczególnie gościnny jest on dla mniejszych przyczep kempingowych lub namiotów, oferując oryginalne i wyjątkowe wrażenia z obozowania, jak w dawnych czasach.

Rezerwacje na targach

Dla podróżników i turystów odwiedzających polskie targi caravaningowe opisywane chorwackie kempingi mają szczególną ofertę. Tam gdzie Camping Cres & Lošinj będzie prezentował swoje propozycje na wypoczynek, goście będą mogli skorzystać z ekskluzywnych rabatów targowych, rezerwując swój letni pobyt bezpośrednio na targach. Będzie to doskonała okazja, aby zapewnić sobie miejsce na jednym z kempingów, korzystając ze specjalnych ofert. Niezdecydowani będą mogli rezerwować określone parcele za pomocą interaktywnej mapy kempingu, niejednokrotnie nagradzanej w kempingowych plebiscytach.

Niezależnie od tego, czy marzysz o luksusowym domu mobilnym, namiocie glampingowym w Camp Čikat, przytulnym miejscu w Camp Bijar, czy spokojnym pobycie w namiotach glampingowych lub miejscach w Camp Baldarin, kempingi Cres i Lošinj stanowią idealne tło dla Twoich rodzinnych wakacji.

Poznaj naturę jak nigdy dotąd!

Możliwość zanurzenia się w oszałamiających krajobrazach i krystalicznie czystych wodach, które oferują Cres i Lošinj, to właśnie efekt wyboru dowolnego z tych kempingów na miejsce wakacyjnego relaksu. Dzięki nowym inwestycjom i bogactwu aktywności zaplanowanych na 2025 r. można zrealizować urlop swoich marzeń!



Kemping Bijar

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

GPS: 44°41'59"N,14°23'44"E



Kemping Čikat

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

GPS: 44°32'9"N,14°26'51"E



Kemping Slatina

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

GPS: 44°49'15"N,14°20'27"E



Kemping Baldarin

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

GPS: 44°36'54"N,14°30'25"E

TERMINY OTWARCIA | Kemping Čikat: **otwarty przez cały rok** | Kempingi Slatina, Baldarin i Bijar: **19 kwietnia – 1 października 2025 r.**

LEGENDA

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

eprasa.pl 6768a38eb7

BLISKOŚĆ NATURY BEZ KOMPROMISÓW



Dla miłośników śródziemnomorskiego klimatu i malowniczych krajobrazów Chorwacja od lat jest jedną z ulubionych destynacji wakacyjnych – również wśród użytkowników kamperów i przyczep kempingowych. I nic dziwnego, skoro mowa o kraju, który proponuje turystom tak szeroki wachlarz możliwości – od parków narodowych po plaże „jak z obrazka". A co najważniejsze, w większości tych miejsc znajdziemy infrastrukturę kempingową, zazwyczaj bardzo dobrze wyposażoną. Wśród najpopularniejszych są kempingi Valamar.

Valamar jest wiodącą chorwacką firmą zarządzającą hotelami, kurortami i ośrodkami kempingowymi w najpiękniejszych miejscach na tamtejszym wybrzeżu – w Istrii, na wyspach Krk i Rab, w Dubrowniku, ale także w austriackim Obertauern. W swoich 36 hotelach i kurortach oraz 15 ośrodkach kempingowych Valamar może przyjąć dziennie około 60 tys. gości, wszystkim im zapewniając niezapomniane wrażenia z wakacji.

Valamar Camping – Your 5 000 star residence

Kempingi Valamar to nowoczesne ośrodki, które redefiniują pojęcie wypoczynku na łonie natury. Decydując się na pobyt, możesz wybierać spośród przestronnych parceli dla kamperów, luksusowych domków kempingowych, ekskluzywnych willi oraz modnych namiotów glampingowych. Niezależnie od preferencji każdy gość znajdzie tu idealne warunki do relaksu. Kempingi Valamar są również przyjazne dla rodzin z dziećmi oraz podróżujących ze zwierzętami, zapewniając przestrzeń, swobodę i bezpieczeństwo dla każdego.

Wygoda, rozrywka i lokalne smaki

Pobyt w Valamar Camping oznacza nie tylko bliskość natury, ale także szeroką gamę udogodnień i atrakcji. Kempingi położone są bezpośrednio przy plaży, oferując gościom prywatny dostęp do krystalicznie czystej wody Adriatyku. Do dyspozycji są baseny, parki wodne dla dzieci oraz bogata oferta sportów wodnych takich jak nurkowanie, paddleboarding czy rejsy katamaranem.

Dla tych, którzy lubią aktywny wypoczynek, przygotowano liczne ścieżki spacerowe i rowerowe, zajęcia fitness oraz programy animacyjne dla dzieci i dorosłych. Rodziny mogą korzystać z usług Maro Holiday – wyjątkowego programu zapewniającego najmłodszym gościom niezapomniane chwile poprzez zabawę, edukację i kreatywne warsztaty. Ciekawą usługą, dzięki której odkryjesz lokalne atrakcje, ukryte perełki regionu i nieoczywiste miejsca warte odwiedzenia, jest z kolei Experience Concierge.

W Valamar Camping dba się także o podniebienia gości. W kempingowych restauracjach można skosztować lokalnych specjałów, takich jak świeże owoce morza, aromatyczne dania kuchni śródziemnomorskiej i regionalne wina. Na placach w stylu śródziemnomorskiej wioski można zrobić zakupy w Valfresco Market, który oferuje świeże produkty od lokalnych dostawców.

Zrównoważona turystyka

Valamar od lat stawia na zrównoważony rozwój i ekologię. Wszystkie obiekty korzystają z energii odnawialnej, a priorytetem jest minimalizowanie wpływu na środowisko naturalne. Kempingi są otoczone bujną roślinnością, a ich przestrzeń wypełnia ponad 80 tys. drzew, co tworzy przyjemny mikroklimat i naturalne zacienienie.

Jeśli więc marzysz o wakacjach w otoczeniu natury, ale nie chcesz rezygnować z komfortu, Valamar Camping będzie świetnym wyborem. Zaplanuj swój pobyt i przekonaj się, jak wygląda nowoczesny kemping na najwyższym poziomie.

Więcej informacji i rezerwacje:
www.valamar.com
www.valamarcamping.com
tel. +385 52 465 000 / +385 18 848 658
e-mail: reservations@valamar.com



eprasa.pl 6768a38eb7



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, wille, 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*

Croatia's Best Campsite 2025

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

eprasa.pl 6768a38eb7

WAKACYJNA OAZA NAD ADRIATYKIEM VILLAGGIO SAN FRANCESCO



Nie przesadzimy, pisząc, że to jeden z najbardziej wszechstronnych ośrodków kempingowych we Włoszech. Villaggio San Francesco, położony w pobliżu urokliwego Caorle, to pięciogwiazdkowy kompleks, który oferuje szeroki wybór zakwaterowania i atrakcji, co czyni go miejscem idealnym zarówno dla miłośników aktywnego wypoczynku, jak i osób szukających relaksu nad morzem.



Ośrodek rozciąga się na rozległym terenie otoczonym śródziemnomorską roślinnością i lasami sosnowymi. Goście mogą wybierać spośród różnych form zakwaterowania – od komfortowych apartamentów i pokoi hotelowych po domki mobilne i przestronne parcele dla kamperów, przyczep kempingowych oraz namiotów. Bez względu na wybór zakwaterowania pobyt w Villaggio San Francesco to gwarancja bliskości przyrody i dostęp do bogatej infrastruktury rekreacyjnej.

Plaże i błękitna flaga

Jednym z największych atutów kompleksu jest jego bezpośrednia lokalizacja nad Morzem Adriatyckim. Goście mają do dyspozycji ponad 500 m prywatnej plaży z wydzieloną strefą bezpłatną oraz częścią wyposażoną w leżaki i parasole. O wysokiej jakości wody świadczy wyróżnienie Błękitnej Flagi, którą plaża Villaggio San Francesco regularnie otrzymuje.

Podróżujesz z czworonogiem? Na pewno ucieszy Cię obecność specjalnej plaży BiDog Beach, gdzie psy mogą się swobodnie bawić i korzystać z kąpieli w morzu.

Atrakcje dla całych rodzin

Ośrodek to istny raj dla aktywnych urlopowiczów. Do dyspozycji gości jest aż pięć basenów, aquapark, nowoczesna siłownia oraz liczne boiska. Szczególną popularnością cieszą się sporty wodne – windsurfing, nurkowanie i spływy kajakowe. Organizowane są także zajęcia z trenerami, dzięki którym nawet początkujący mogą spróbować swoich sił w poszczególnych dyscyplinach.

Jesteś w Villaggio San Francesco całą rodziną? Na najmłodszych czekają place zabaw, animacje oraz wieczorne spektakle, a w restauracjach, barach i pizzeriach, których w ośrodku znajduje się kilka, zjecie wspólny posiłek.

Caorle i okolice

Doskonałej lokalnej kuchni skosztujesz również w samym Caorle – miasteczku o bogatej historii, pełnym kolorowych kamienic i urokliwych uliczek. Spacerując po jego nieskomercjalizowanym centrum, można poczuć atmosferę dawnych rybackich osad – to miasteczko z duszą, zdecydowanie jedno z najbardziej urokliwych na północnym wybrzeżu Adriatyku, co potwierdzą wszyscy, którzy mieli okazję je zwiedzić.

Co istotne, z Villaggio San Francesco do Caorle bez problemu dojedziesz rowerem. Również rowerem można zwiedzić Lagunę Wenecką, ale dla prawdziwie autentycznych wrażeń proponujemy podróż łodzią bragozzo wzdłuż kanałów – gwarantujemy, że będziecie zachwyceni.

Kemping dla każdego

Villaggio San Francesco stawia na różnorodność i dostępność. Ośrodek oferuje udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami, jest przyjazny zwierzętom, a dzięki szerokiej gamie zakwaterowania i atrakcji każdy – od rodzin z dziećmi, przez miłośników sportu, po podróżników z kamperami – znajdzie tu coś dla siebie. Nic dziwnego, że Villaggio San Francesco pozostaje jednym z najchętniej wybieranych ośrodków kempingowych nad Adriatykiem.

Villaggio San Francesco
via Selva Rosata n.1
Località Duna Verde
30021 Caorle (VE) – Włochy
tel. +39.0421.2982
info@villaggiosfrancesco.com
www.villaggiosanfrancesco.com
www.biholiday.com

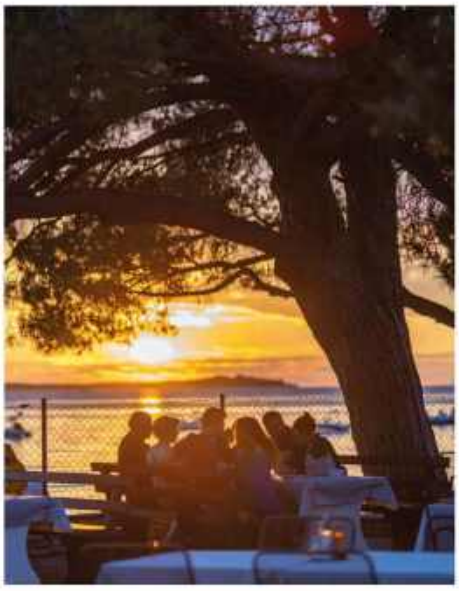
eprasa.pl 6768a38eb7















BiHoliday®
BIHOLIDAY.COM

Villaggio San Francesco
Caorle - Italy
villaggiosanfrancesco.com

Bivillage
Istria - Croatia
bivillage.com



eprasa.pl 6768a38eb7

RAJ DLA MIŁOŚNIKÓW PRZYRODY I AKTYWNEGO WYPOCZYNKU

Jeśli marzysz o wypoczynku w miejscu, które niezależnie od pory roku zachwyca piękną przyrodą i kusi bogatą ofertą atrakcji na świeżym powietrzu, a każdy dzień dostarcza nowych doznań, Murau w austriackiej Styrii to idealna destynacja. Ten malowniczy region zachwyca krajobrazami, bogatą ofertą rekreacyjną i możliwością zanurzenia się w pięknie alpejskiej przyrody.

Od pieszych wędrówek i rowerowych wycieczek po górskich szlakach, przez spływy rzeką Mura, aż po zimowe szaleństwo na stokach Kreischbergu – Murau to doskonałe miejsce dla osób, które cenią aktywny wypoczynek, spokój i bliskość natury.

Szlaki, które zachwycają

Murau to prawdziwy raj dla piechurów i rowerzystów. Region oferuje setki kilometrów szlaków o różnym stopniu trudności – od przyjemnych spacerów po dolinach po ambitne górskie wędrówki. Wśród najbardziej malowniczych tras znajduje się Via Natura, która prowadzi przez osiem szczytów i 40 jezior, dostarczając zapierających dech w piersiach widoków. Surowe, alpejskie piękno i niczym niezmącona cisza czekają również na zdobywców gór Kreischberg (2002 m n.p.m.), Frauenalpe (2004 m n.p.m.) czy Gstoder (2140 m n.p.m.).

Murau znane jest m.in. z rozbudowanej sieci tras rowerowych – od rekreacyjnych ścieżek wzdłuż rzeki Mura po wymagające górskie szlaki. Murradweg, czyli szlak rowerowy wzdłuż Mury, to świetna propozycja zarówno dla rodzin, jak i bardziej zaawansowanych rowerzystów. Planując dłuższą wycieczkę, warto skorzystać z Murtalbahn – zabytkowej kolejki wąskotorowej, która umożliwia przewóz rowerów.

Wodne atrakcje

Murau oferuje szeroki zakres atrakcji wodnych. Naturalne jeziora alpejskie, takie jak Hauserer See (1878 m n.p.m.),

Kempingi w Murau



Camping am Badesee
W sercu Parku Natury Zirbitzkogel-Grebenzen, tuż nad jeziorem Mühlner, czeka idealne miejsce na wypoczynek. Kemping oferuje 60 stanowisk, nowoczesne sanitariaty i doskonałe warunki do wędrówek, kąpieli czy wędkowania. W pobliskiej restauracji spróbuj regionalnej specjalności „Zirbitzlamm".



Camping Bella Austria
W St. Peter am Kammersberg znajduje się komfortowy kemping z basenem, wellness i animacjami dla dzieci. To idealne miejsce dla rodzin szukających relaksu i aktywnego wypoczynku w otoczeniu zieleni. Goście mogą korzystać z biosauny, fińskiej sauny oraz sauny na podczerwień.



Camping Da Bräuhauser
Położony u podnóża Kreischbergu kameralny kemping zachwyca spokojem i gościnnością. Znajdziesz tu wiejską atmosferę, smaczne przekąski oraz dostęp do trasy rowerowej Murradweg. Dodatkową atrakcją jest nostalgiczna kolejka wąskotorowa Murtalbahn, ułatwiająca zwiedzanie regionu.



Camping Olachgut
Ekologiczny, pięciogwiazdkowy kemping między Kreischbergiem a Murau oferuje mnóstwo atrakcji: reithalle, staw rekreacyjny, plac do street soccera i „Doggyland" dla psów. To idealne miejsce dla miłośników natury, sportu i zwierząt – na terenie kempingu żyją nawet rzadkie gatunki zwierząt.



Camping Rothenfels
Blisko średniowiecznego Oberwölz, w otoczeniu lasów i łąk, znajduje się kemping z historycznym klimatem. Oferuje przestronne stanowiska, plac zabaw, zagrodę dla zwierząt i nowoczesną kawiarnię. Dla miłośników natury dostępne są szlaki turystyczne i kąpiele leśne w Wölzer Tauern.

Więcej informacji o kempingach: bit.ly/3XtS3XE

eprasa.pl 6768a38eb7

kuszą krystalicznie czystą wodą, a lokalne kąpieliska zapewniają rozrywkę dla całej rodziny. W Stadl an der Mur znajduje się Centrum Czasu Wolnego z basenem, kortami tenisowymi i boiskiem do siatkówki plażowej. Świetne warunki do raftingu i spływów kajakowych oferuje z kolei rzeka Mura.

Góry przez cały rok

Zimą Murau nie traci uroku. Ośrodek narciarski Kreischberg oferuje 30 km tras o różnym poziomie trudności, a snowboardziści mogą spróbować swoich sił w Snowboard Arenie. Dodatkową atrakcją jest Murtaler Skipass, który umożliwia korzystanie z łącznej sieci 150 km tras w sąsiednich ośrodkach.

Osoby szukające bardziej kameralnych atrakcji mogą spróbować swoich sił w narciarstwie biegowym, wędrówkach na rakietach śnieżnych czy kuligach. Nie brakuje lodowisk, a co za tym idzie – możliwości gry w curling.

Aktywność dla całej rodziny

Region Murau to miejsce stworzone dla rodzin. Specjalne ścieżki edukacyjne i tematyczne, jak NaturLesen w Parku Przyrody Zirbitzkogel-Grebenzen, pozwalają najmłodszym odkrywać piękno przyrody w interaktywny sposób. Atrakcje takie jak 3D-Bogenschießen (łucznictwo 3D), parki linowe czy letnie tory saneczkowe sprawiają, że dzieci nie będą się tu nudzić.

Murau to także miejsce pełne historii i tradycji. Można tu zwiedzić zabytkowe miasteczka, odwiedzić „Styryjski szlak drewna" czy przejechać się wagonem cesarza Franciszka Józefa. A dzięki Murau GästeCard, dostępnej dla turystów nocujących w obiektach partnerskich, z wielu atrakcji można korzystać w promocyjnych cenach.

Smaki Styrii i relaks wśród natury

Po dniu pełnym wrażeń warto skosztować lokalnych specjałów.



Tradycyjna kuchnia Murau zachwyca smakami, a regionalne potrawy, takie jak styrlandzkie sery czy jagnięcina Zirbitz, można degustować w górskich schroniskach i rodzinnych gospodach. Murau słynie także z piwa oraz austriackiej nalewki z sosny limby, idealnej na zakończenie dnia.

Murau to region, w którym każdy znajdzie coś dla siebie – od aktywnego wypoczynku po relaks w otoczeniu nieskażonej przyrody. Jeśli szukasz miejsca, gdzie możesz naładować baterie, ciesząc się niepodrabialnym alpejskim klimatem, nie zwlekaj – Murau czeka!

Więcej na: www.regionmurau.at

REKLAMA



5 najlepszych kempingów
5 niezapomnianych wrażeń

murau STEIERMARK
bo to ci dobrze zrobi.®
www.regionmurau.at

eprasa.pl 6768a38eb7

HORYZONT (NIE)ZNANY

Wciąż poszukujesz swojego miejsca na kempingowej mapie Polski? Jeżeli zależy Ci na zjawiskowej i nieoddalonej o tysiące kilometrów lokalizacji, a dodatkowo jesteś prawdziwym fanem ciepłej, rodzinnej atmosfery, to Horyzont Camp z całą pewnością skradnie serce Twoje i Twoich najbliższych.

Ten położony na chłapowskim klifie kemping zachwyca (i pozostaje otwarty!) niezależnie od pory roku czy warunków atmosferycznych, ale warto mieć na uwadze, że jego wyjątkowość wykracza poza walory czysto lokalizacyjne. Czego najprawdopodobniej najlepszym dowodem jest popularność Horyzontu wśród miłośników caravaningu, która nie słabnie pomimo upływu lat i wysypu wielu nowych obiektów powstałych w ostatnich sezonach na fali kempingowego renesansu.

Oferta skrojona na miarę wszystkich gości

Niezależnie od preferencji na Horyzoncie znajdziesz propozycję odpowiadającą Twoim zindywidualizowanym potrzebom – miejsca namiotowe na klifie z niesamowitą panoramą Bałtyku, prywatne, wydzielone parcele wyposażone we wszystkie media czy nowoczesne, designerskie domki letniskowe dla całej rodziny – to wszystko w zasięgu ręki pod tym samym adresem stanowi zaledwie ułamek tego, co znajdziesz w ofercie. To, co kochamy w tym sporcie najbardziej, to przecież możliwość kontaktu z podobnymi nam pasjonatami i w tym przypadku również Horyzont Camp wychodzi naszym oczekiwaniom naprzeciw, organizując szereg zlotów, wydarzeń, spotkań w ciągu całego roku. Jednym z ostatnich takich eventów był Sylwester 2025, czyli trzydniowy maraton specjalnie zaaranżowanych atrakcji, obejmujących m.in. zabawę z DJ-em, nieograniczony dostęp do sauny czy ognisko z muzyką w otoczeniu gwieździstego nieba, którego naprawdę nie sposób doświadczyć w mieście. Kolejnym zbliżającym się wydarzeniem są Święta Wielkanocne, które także możesz spędzić wraz z rodziną i tym razem Horyzont proponuje wiele możliwości wspólnej celebracji tego czasu. W programie znajdziemy takie urozmaicenia jak: tematyczne animacje dla dzieci, tradycyjne święcenie pokarmów, sauna, śniadanie wielkanocne czy ponownie ognisko pod gwiazdami – to tu zdecydowanie musi w pełni wybrzmiewać magia tego miejsca. Wszelkich szczegółów i aktualizacji dotyczących planowanych zjazdów warto szukać na prężnie działających kontach społecznościowych, które skupiają prawie 60-tysięczne grono przyjaciół i bywalców kempingu.



Raj dla rodzin z dziećmi

Rodzinna atmosfera stanowi tutaj priorytet, dlatego też Horyzont dąży do utrzymania równowagi między rozbudowaną ofertą atrakcji a zachowaniem statusu nadmorskiej oazy z dala od zgiełku miasta i trosk codzienności. Za prowadzone sześć dni w tygodniu animacje dla dzieci odpowiada zespół doświadczonych animatorów, który od lat prowadzi Letnią Akademię Przygody z Horyzontem, czyli cykl popołudniowych zajęć tematycznych. Poza tym chłapowski kemping proponuje także masę wydarzeń specjalnych, jak sobotnie turnieje

eprasa.pl 6768a38eb7

piłki nożnej z nagrodami czy cotygodniowe warsztaty taneczne. Warto także zauważyć, że centralny punkt infrastruktury i jednocześnie żywe serce tego miejsca stanowi okazały, a przede wszystkim bezpieczny i atestowany plac zabaw, wprost uwielbiany przez najmłodszych gości. Huśtawki, zjeżdżalnie czy piaskownice to jednak wyłącznie część udogodnień, które Horyzont przygotował dla rodzin z dziećmi. Wymienić należy również boisko ze specjalną, gumową nawierzchnią czy stanowiące niemałe ułatwienie toalety rodzinne, które zostały umieszczone w dwóch punktach. Tutaj także skorzystasz ze zniżki przygotowanej specjalnie dla posiadaczy Karty Dużej Rodziny. Największą tegoroczną niespodzianką przygotowaną dla najmłodszych jest natomiast zupełnie nowa, klimatyzowana świetlica przystosowana do prowadzenia profesjonalnych animacji w komfortowych warunkach. Zostanie wyposażona we wszystkie niezbędne sprzęty – projektor do wieczorów filmowych, sztalugi malarskie i wszelkie przybory, które będą służyć podopiecznym Letniej Akademii Przygody z Horyzontem w artystycznym rozwoju. Wielkie otwarcie nowego punktu na planie kempingu nastąpi w weekend Dnia Dziecka (30.05-1.06), a tej okazji





będzie towarzyszyć masa przeróżnych atrakcji jak Piana Party, Mini Disco czy ukochane przez dzieci dmuchańce.

Statystyki, czyli Horyzont w liczbach

Od strony technicznej Horyzont to: 110 przestronnych parcel o wymiarach od 60 do 90 m² (każda z przyłączem wodno-kanalizacyjnym i dostępem do prądu), 90 parcel przeznaczonych dla namiotów, z czego 30 z nich znajduje się w pierwszej linii brzegowej z bezpośrednim widokiem na Bałtyk, dwa punkty sanitarne, dwie toalety rodzinne, dwa aneksy kuchenne, dwie zmywalnie naczyń, 18 domków letniskowych w dwóch standardach, ogólnodostępna pralnia i coroczne modernizacje. W 2022 r. powstał atestowany, duży plac zabaw dla dzieci, w 2023 r. boisko ze sztuczną nawierzchnią, a w 2024 r. zupełnie nowy aneks kuchenny. Pod koniec sezonu 2024 wprowadzony został także zintegrowany z interaktywnym planem kempingu system operacyjno-rezerwacyjny. Na sezon 2025 zostanie otworzona z kolei wspomniana już wcześniej zupełnie nowa świetlica dla dzieci. Kropką nad i niech będzie opinia jednego z tysięcy zadowolonych gości: „Cały sezon jeździliśmy właśnie w to miejsce. Zakochani po uszy, czekamy na kolejny! (...) Do zobaczenia!"

W skrócie Horyzont Camp to idealne miejsce na wypoczynek. Można tu doświadczyć niespotykanego piękna polskiego Bałtyku, wsłuchiwać się w kojący szum fal i kolekcjonować wspomnienia na całe życie. Przyjedź i przekonaj się sam, czy Ty także jesteś gotowy się zakochać!



Jak się skontaktować?

500 256 556 / 516 158 188

polehoryzont@gmail.com

www.pole-horyzont.pl

@horyzont_camp

Pole Horyzont – namiot • camping

eprasa.pl 6768a38eb7

WIOSENNE PORZĄDKI **NA ALEXIE**

Na lubianym i docenianym kempingu Alexa przygotowania do nowego sezonu powoli zmierzają do końca. Nie jest nowością, że właściciele dbają o poziom oferowanych usług i co roku przygotowują kolejne udogodnienia oraz niespodzianki na nadchodzący sezon turystyczny.

„Jak przygrzeje słonko, przyjdzie kwiecień łąką" – Alexa, jak w tym staropolskim przysłowiu, otwiera swe podwoje dla gości od 1 kwietnia i nie jest to prima aprilis! Na pierwszych odwiedzających jak co roku czekają nowości, które ucieszą dorosłych i dzieci. Na tych pierwszych czeka odnowiona umywalnia naczyń, gdzie część stanowisk oferuje widok na morze, a druga część – na plac zabaw, co też może być przydatne dla rodziców mniejszych dzieci.

Sam plac zabaw został poddany gruntownej renowacji i konserwacji. Wszystkie elementy zdemontowano, wypiaskowano i od nowa pomalowano proszkowo, a ich ruchome części zostały poddane przeglądowi, regulacjom i innym niezbędnym czynnościom konserwacyjnym. Będzie więc nie tylko ładniej, ale też bezpiecznie.

Jednak to nie odnowiony plac zabaw jest największą atrakcją przewidzianą w tym sezonie dla najmłodszych. W tym roku serca wszystkich bywalców kempingu zostaną skradzione przez trzech nowych rezydentów, którzy zamieszkali na stałe na Aleksie. Przystojniaki nazywają się Zus, Krus oraz Bambik i są absolutnie przesłodkimi alpakami! Kto raz spojrzy w ich wielkie oczy, przepadnie na zawsze! Latem przewidziane jest karmienie słodziaków i odwiedzanie ich z opiekunem w zagrodzie, acz w trosce o dobro zwierzaków liczba tych wizyt będzie z góry ustalona i nieprzekraczalna.

Skoro o gościach mowa, Alexa przygotowuje też coś nowego dla czworonogów, tak licznie





eprasa.pl 6768a38eb7







zamieszkujących parcele. W psim parku znajdą się nowe elementy treningowe, takie jak trapy, równoważnia i płotki różnej wysokości. Wszystkie elementy będą na stałe przymocowane do podłoża, by zapewnić pupilom bezpieczną zabawę i treningi oraz zapobiec anektowaniu psiej infrastruktury przez... dzieci, dla których niektóre części wybiegu dla czworonogów czasem również były nadspodziewanie atrakcyjne. Psi park w nowej, pełnej krasie zostanie udostępniony pupilom z początkiem sezonu wysokiego.



W celu poprawy komfortu i modernizacji infrastruktury kolejne dwie alejki przeszły kapitalny remont. Parcele o numerach 500-509 oraz 513 i 514 otrzymały nowe przyłącza prądu i wody, a także odpływy. Ponadto miejsca te zyskały nowe nasadzenia zieleni i zostały wypoziomowane.

Co roku obserwujemy przygotowania Alexy do rozpoczęcia kolejnego sezonu i co roku jesteśmy zaskoczeni, jak wiele prac jest przeprowadzanych na tym przecież i tak uznawanym za jeden z najlepszych kempingów w kraju. Okazuje się jednak, że zawsze można coś poprawić i zrobić lepiej, a właściciele nie spoczywają na laurach mimo zadowolenia klientów i doskonałych rekomendacji. Imponujące jest to nieustanne dążenie do udoskonalania, wydawałoby się, niemalże idealnego miejsca. Okazuje się, że nawet w obiekcie na takim poziomie zawsze znajdzie się coś do zrobienia.

Do otwarcia Alexy pozostało kilka tygodni, podczas których zyska ona ostatnie szlify, tymczasem dzięki supernowoczesnemu i intuicyjnemu systemowi do rezerwacji już dziś można zaplanować swój pobyt na tym kempingu. Lepiej zrobić to z wyprzedzeniem, zwłaszcza jeżeli planujemy wypoczynek w najpopularniejszych terminach, takich jak długie weekendy lub wakacje. W sezonie 2025 Alexa zaprasza gości od 1 kwietnia do 31 października.

eprasa.pl 6768a38eb7

CARAVANINGOWE WYCHOVANIE

czyli o pożytkach i wyzwaniach w drodze z dziećmi

Caravaning to „sport” grupowy. Jeżeli tylko nie jesteśmy osobą żyjącą w pojedynkę, to siłą rzeczy podróżuje z nami nasze stado, czy to mąż, czy partner, a z czasem – co za tym idzie – także dzieci. Psy i inne zwierzaki też, ale o tym pisaliśmy kilka numerów temu.



Manuela Warzybok
Zuzanna Szewczyk

eprasa.pl 6768a38eb7

Może zdarzają się takie rodziny, których jedna część jedzie do hotelu, druga na kemping, jednak ośmielę się postawić tezę, że są one w znakomitej mniejszości. Najczęściej wygląda to tak, że jeżeli bakcylem caravaningu zarażą się rodzice, to automatycznie – przynajmniej do jakiegoś czasu – towarzyszą im dzieci.

Z biegiem czasu sposób podróżowania wymaga modyfikacji ze względu na wiek potomstwa, zmianę zainteresowań członków rodziny, nowe możliwości i potrzeby całego stada. Bywa też zwyczajnie tak, że nastolatki zaczynają przedkładać obozy z rówieśnikami nad caravaning ze „starymi". Życie.

Ogólnie wszyscy mamy jakieś podróżnicze cele i marzenia oraz powody, dla których postanawiamy ciągać nasze potomstwo po świecie. Bez względu na to, jakie zamiary nam przyświecają, małoletni podróżnicy na pewno wynoszą wiele z takich doświadczeń. Sama mam dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym i już widzę, jaki wpływ mają na nie nasze wyjazdy.

Pomysł na ten artykuł podsunęła mi Zuzia Szewczyk, więc siłą rzeczy została współautorką tego zbioru naszych przemyśleń. Tym bardziej że moje dzieci mają dopiero po kilka lat, a Zuzia i jej siostra Julia są już dorosłe, więc ich doświadczenie przerasta moje i mojej całej rodziny razem wziętej!

Co powie mama?

Ania, mama dziewczyn, od początku miała jasną wizję tego, co podróże mogły wnieść w życie jej córek. Warto wspomnieć, że jest pedagogiem, więc jej podejście może być dobrą inspiracją dla rodziców rozpoczynających swoją caravaningową drogę z dziećmi. Głowa teamu Obieżyświaty4 tak opowiada o swoich wyobrażeniach, planach i efektach, które przyniosło podróżnicze wychowanie jej córek:



16 lat na karku, 15 lat doświadczenia



Dzieciaki na pokładzie





Posiłki na świeżym powietrzu

Brudne dziecko to szczęśliwe dziecko

Kiedy nasze córki przyszły na świat, pragnęliśmy rozbudzić w nich niegasnącą ciekawość otaczającej ich rzeczywistości. Dlatego gdy jeszcze były malutkie, zabraliśmy je w ich pierwszą podróż. Chcieliśmy, aby nasze córki miały okazję spróbować nowych rzeczy, rozwijać zainteresowania i znaleźć coś, co będzie sprawiać im radość, stanie się ich sposobem na relaks oraz odskocznią od codzienności. Zależało nam, by miały własne pasje – coś, co będzie dla nich źródłem satysfakcji i do czego chętnie będą wracać w trudniejszych momentach. Równie ważne były dla nas wspólne przeżycia, które zacieśniają rodzinne więzi i sprawiają, że nigdy nie brakuje nam tematów do rozmowy.

Pragnęliśmy, aby nie obawiały się nowych wyzwań, odważnie mierzyły się z przeciwnościami i problemami, były otwarte na ludzi oraz potrafiły współpracować, bo wiele rzeczy trudno osiągnąć w pojedynkę. Niektórzy uważają, że podróże z małymi dziećmi są zbyt uciążliwe i niewarte zachodu, bo maluchy i tak niczego nie zapamiętają. Z perspektywy czasu możemy jednak z pełnym przekonaniem stwierdzić, że nasze wyjazdy były jedną z najlepszych decyzji, jakie podjęliśmy jako rodzice. Lepszego prezentu nie mogliśmy im sprawić.

Nasze wyprawy bywały wymagające, przemieszczanie się po Europie z namiotem i małymi dziećmi nie zawsze należało do najłatwiejszych. Dziś jednak wiemy, że wysiłek się opłacił. Dziewczynki świetnie radzą sobie w nauce, zawsze miały świadectwa z wyróżnieniem i chętnie angażowały się w konkursy.

Ich osiągnięcia można by długo wymieniać, ale jedno jest pewne – są odważne, ambitne i gotowe podejmować wyzwania. Niezależnie od okoliczności wiemy, że poradzą sobie w życiu, a każdą trudność prędzej czy później przekują w sukces. Rozumieją, że nie warto bać się świata, lecz czerpać z niego garściami, próbować, odkrywać i żyć w pełni.

eprasa.pl 6768a38eb7



Toż to prawdziwa willa



Socjalizacja na całego. Bariera językowa w tym wieku nie działa

Zuzanna po drugiej stronie lustra

Zależało mi, by Zuzia, lat 17, tegoroczna maturzystka, autorka tekstów do „Polskiego Caravaningu", współautorka imponującego archiwum podróżniczego rodziny Obieżyswiatów4, opisała ze swojej perspektywy odczucia i przemyślenia osoby dorosłej, od dziecka wychowywanej poprzez doświadczanie świata w podróży. Oto jej relacja:

Ku przygodzie

Jako dziecko wyjazdy traktowałam jak przygody. Każda wycieczka niosła za sobą szansę na doświadczenie czegoś nowego, poznanie nowych znajomych, a przy tym stanowiła idealne oderwanie od rzeczywistości. Nie wyjeżdżaliśmy na długo – wystarczały nam weekendy, majówki/czerwcówki, wakacje. Bo widzicie, nigdy nie jest za mało czasu na podróż.

Całe dzieciństwo spędziłam na kempingach, plącząc się między jednym namiotem a drugim, między przyczepą kolegi (poznanego 10 minut wcześniej podczas zabawy) a kamperem koleżanki (której imienia do końca nie znałam, ale z którą spędziłam już całe popołudnie). Socjalizacja na kempingach przebiegała sprawnie, należało się jedynie zorientować, kto tu jest z Polski. Oczywiście bariera językowa była ot, małą fidrygałką – kiedy spotkało się kolegę z zagranicy, wszystkie konwersacje były w „migowym". Nawet jak każdy mówił w swoim języku, główny sens można było wyłapać – plac zabaw, zabawa w chowanego, berka czy w piłkę nożną. Dopiero z biegiem lat zaczęłam zauważać różnice i trudności w komunikacji – wtedy popołudnia pełne śmiechu i biegania pod nogami rodziców zmieniały się w spokojne spacery czy pogaduszki przy ognisku do drugiej nad ranem.

Ale żeby było jasne – bez pracy nie ma kołaczy, więc nie było przyjemności, jeśli najpierw nie pomogłam rodzicom. Albowiem poza tym, że każdy kolejny rok w podróży uczył mnie czegoś nowego, to jeszcze dokładał mi coraz to nowsze obowiązki. O ile za dzieciaka moim głównym zadaniem była pomoc rodzicom w rozkładaniu namiotu, pompowaniu materaca i rozkładaniu na nim śpiworów, o tyle w późniejszych latach byłam już odpowiedzialna za gotowanie, zmywanie, utrzymywanie porządku w namiocie czy pranie ubrań w przypadku dłuższych wyjazdów (oczywiście często z pomocą rodziców i do podziału z siostrą). Nauczyło mnie to odpowiedzialności, samodzielności i poczucia, że moje działania też się liczą. A przy tym i pracy zespołowej – w końcu jedna osoba myje garnki, a druga je płucze i wyciera!

Krok w nieznane

Wszelkie wyjazdy – nieważne, czy dalsze, czy bliższe – testowały różne aspekty mojej osobowości i popychały mnie do przodu w coraz ciekawsze, bardziej ryzykowne i ekscytujące przygody. Przykład? Długi most wiszący, chwiejący się przy każdym kroku: w roku 2013 – strach, trzymanie się ręki taty i ostrożne stawianie kolejnych kroków, w roku 2015 – bieganie w tę i z powrotem, skakanie i tym samym irytowanie mamy, która po dziś dzień pewności co do owych mostów nie nabyła.

Jednocześnie, gdyby nie wyjazdy, nie wiedziałabym, jak wygląda obóz koncentracyjny, nie odwiedziłabym cmentarzy polskich żołnierzy za granicą, nie zobaczyłabym też na własne oczy uchodźców na granicach. Tak samo nie miałabym okazji zobaczyć reniferów (i to jeszcze w czasie, gdy wierzyłam w Świętego Mikołaja!), nie cieszyłabym się jak głupia na widok śniegu w środku lata czy nie poznałabym już w tak młodym wieku zjawiska dni polarnych. Podróże dały mi okazję na zobaczenie czegoś więcej niż kawałek własnego podwórka, otworzyły oczy na problemy na świecie i nauczyły zauważania piękna w najdrobniejszych szczegółach.

eprasa.pl 6768a38eb7



Nie jesteśmy z cukru



Wikingowie na wakacjach



Na podbój antycznych kultur



Pizza własnej roboty

Nauka poszła w las... dosłownie

Oczywiście warto też wspomnieć o bardziej praktycznych naukach – jak planować podróż, szukać atrakcji, noclegów i wszystkim zarządzać. A przy tym by mieć zawsze plan awaryjny, nie panikować w trudnych chwilach i umieć przeanalizować sytuację. W końcu kiedy w trakcie jazdy z przyczepą pęka wam opona, podczas przygotowywania śniadania zapala wam się zasilana gazem kuchenka czy przychodzi wichura i jedyne, o czym się myśli, to jak utrzymać namiot w pionie, wiedza i nauka same się przyswajają. Sto razy szybciej niż ta sama wiedza przyjęta w teorii.

Podobnie jest z nauką języka. Na przełomie życia dziecięcego i nastoletniego mój angielski stawał się coraz lepszy, a i ja sama chciałam być jak mama (anglistka), która oczywiście język zna śpiewająco. Cóż więc wyrabiałam? Od małego chodziłam z mamą na recepcję kempingową i słuchałam, jak załatwia nam nocleg, wybiera miejsce czy radzi sobie w klasycznych kempingowych sprawach. Aż w końcu wznosiłam się na wyżyny swojej odwagi i dukałam do recepcjonistów „Hello, two adults and two children, for three nights with a tent, please", stopniowo wydłużając i urozmaicając moje wypowiedzi.

Czasem nawet brałam od rodziców pieniądze i sama, jak dorosły i niezależny człowiek płaciłam za nasz pobyt. Cóż za doświadczenie! Schody zaczynały się, gdy musiałam zapłacić w kunach, frankach, koronach czy forintach i nie za bardzo potrafiłam oddzielić „złotówki" od „groszy". Ale w nagrodę zawsze dostawałam pobłażliwy uśmiech pracowników, a czasem i cukierka za odwagę!

Szkoła życia

Może i ja od urodzenia byłam nieokrzesaną dzikuską, ale fakt, że dziecko z początku jest nieśmiałe i strachliwe, nie oznacza, że nie stanie się duszą towarzystwa! Powiedziałabym wręcz, że na podstawie moich obserwacji i waszych głosów mogę wysnuć wniosek, że spora grupa dzieciaków w trakcie wyjazdów nabiera pewności siebie, umacnia swoje charaktery i coraz chętniej wyrusza ku przygodzie. A jeśli wciąż nie jesteście przekonani – na kolejnej wyprawie spróbujcie przyjrzeć się dzieciakom na kempingach. Tam nie ma miejsca na podziały czy niepewność, liczy się dobra zabawa i wspólnie spędzony czas.

Może i nie zawsze jako dziecko byłam zachwycona. Często nie chciało mi się rozkładać namiotu w deszczu, myć się pod zimną wodą czy walczyć z komarami. Ale widzicie, myślę, że właśnie to mnie ukształtowało. Nie zawsze było łatwo. Ale po latach widzę, że było warto. I za nic w świecie bym się nie zamieniła.

Wspomnienia i refleksje Zuzki są chyba najlepszą rekomendacją tego stylu życia. Myślę, że większość z czytelników, bez względu na to, w jakim wieku ma dzieci i jak długo z nimi podróżuje, ma nadzieję, że właśnie taki posag w dorosłe życie ich pociechy wniosą po dzieciństwie spędzonym w podróży.

Ja, dziecko

Choć onieśmiela mnie doświadczenie Obieżyświatów4, to dodam tu parę słów od siebie, bo mimo nieporównywalnie krótszego stażu też mamy już swoje obserwacje, a i w dzieciństwie zaznałam co nieco podróży, choć z caravaningiem miało to tyle wspólnego, że byliśmy na kempingu w Bułgarii, pod namiotem. Jednak podróżowanie w poprzedniej epoce historycznej wymagało od moich rodziców karkołomnych kombinacji przy zdobywaniu walut, talonów na paliwo i otrzymaniu paszportów. Miałam wtedy sześć lat i co dziś pamiętam z tego wyjazdu? Słodkie brzoskwinie, nieznane wówczas w Polsce napoje gazowane Schweppes, które

eprasa.pl 6768a38eb7

już nigdy nie smakowały tak jak tam, zabawy z dziećmi mówiącymi po niemiecku – i tak nie było sensu próbować rozmawiać, więc zaniechaliśmy konwersacji i pozostaliśmy przy zabawach – oraz słońce, cudną plażę i cieplusieńkie Morze Czarne.

Po zmianie systemu rodzice zaczęli się wypuszczać na mityczny Zachód. Tu niestety głównym wyzwaniem było zdobycie funduszy, bo przepaść ekonomiczna między Polską a Europą Zachodnią na początku lat 90. była tak wielka, że wciąż dobrym pomysłem było zabranie kanistrów z paliwem, choćby dwóch. Te pierwsze podróże w kierunku zachodnim pokryły się z moim zainteresowaniem językiem angielskim, który bardzo szybko, nawet w najbardziej podstawowej na początku wersji, szalenie ułatwił nam wojaże. Moi rodzice z języków obcych znali tylko trochę rosyjski, co charakterystyczne dla ich pokolenia, jednak ta umiejętność przydawała się tylko na terenie tzw. bloku wschodniego.



Poznawanie lokalnych smaków



Zdobywanie wiedzy



Frajda na promie

Te kilkanaście wyjazdów dało mi silną motywację do nauki języków obcych, choć paru słów w zależności od kraju pobytu, oraz poczucie sprawczości. W dorosłym życiu szybko się okazało, że jestem w stanie wydać ostatnie pieniądze na wyjazd, zwłaszcza w nowe miejsce lub w dobrym towarzystwie. Niczego nie żałuję!

Ja, mama małych podróżników

Jak się po latach okazało, podobne doświadczenia były również udziałem mojego męża. Kiedy więc po pięciu latach małżeństwa zaczął mnie namawiać na zakup jego wymarzonego Volkswagena Californii, nie zajęło mu to szczególnie wiele czasu. Nasze dzieci miały wtedy odpowiednio dwa i cztery latka. Tak oto nasze zamiłowanie do podróży zyskało kształt caravaningu.

Nasze cele jako rodziców są zbieżne z założeniami Ani: chcemy, aby nasze dzieci były otwarte na nowości, ciekawe świata, tolerancyjne i miały szerokie horyzonty. Sami czujemy się obywatelami świata i mamy nadzieję, że przejdzie to na nasze dzieciaki. To wielka radość pokazywać im miejsca i rzeczy, zarówno te, które sami już znamy, jak i te całkiem nowe. Czasami jest to również spełnianie „zaległych" marzeń z własnego dzieciństwa, które z różnych powodów w przeszłości nie miały szansy być zrealizowane, np. nasze wewnętrzne dzieci były przeszczęśliwe w Legolandzie!

Bardzo duży nacisk kładziemy też na rozwój samodzielności naszych pociech – wdrażamy je do wspólnych obowiązków i zachęcamy do podejmowania autonomicznych decyzji, oczywiście w stopniu adekwatnym do ich wieku.

Socjalizacja w podróży robi się niejako sama i zaprzestanę tu rozwijania wątku, bo w 100% zgadzam się tu z tym, co napisała powyżej Zuzia.

Dodam tylko, że kempingowe dzieci super się ze sobą bawią i zajmują sobą bez względu na wiek. Często te starsze „ogarniają" maluchy, gdy coś im się przytrafi, zanim rodzice zdążą się zorientować, że coś się dzieje. Serce rośnie, gdy obserwuje się tę dziecięcą komunę, harcującą na kempingu!

Kolejną wartością dodaną jest liczba godzin spędzana przez dzieci na świeżym powietrzu. W czasach dominacji ekranów i otwartych podwórek nie do przecenienia jest fakt, że caravaningowe dzieciaki biegają po dworzu od rana do wieczora i to w bardzo różnych warunkach atmosferycznych. Samo zdrowie!

Moje dzieci bardzo lubią wyjeżdżać i zbyt długa przerwa w wyjazdach (np. trzy tygodnie) powoduje upominanie się o wycieczkę. Ich afekt najlepiej pokazuje miłość, z jaką traktują naszego kampervana – jest on ich drugim domem. Gdy były młodsze, regularnie przytulały się do jego błotników, dbają o niego i z dumą oprowadzają po nim inne dzieci na kempingu. Ma on też, a właściwie ona – swoje imię – Cali, a nawet zdrobnienie – Kalutka. Można więc uznać, że jest pełnoprawnym członkiem naszej rodziny.

Sztuka odpuszczania

Podróże z maluchami to jednak nie tylko radości – zdarzają się choroby, zmęczenie, ząbkowanie i inne drobne trudności. Najważniejsze to

eprasa.pl 6768a38eb7



Kontakt z naturą

dostosować plan do możliwości małego człowieka i być gotowym na zmiany. Czasami jest tak, że dojeżdżamy na miejsce, a dziecko właśnie odpadło w najlepsze i śpi, bo uznało, że pora na drzemkę. Lepiej go za szybko nie budzić, bo reszta dnia może okazać się katastrofą. Pamiętajmy o rytmie dobowym i pozwólmy dzieciom na odpoczynek. Czasem nagły głód wymusza niespodziewany postój – sama gotowałam kiedyś na szybko gnocchi na poboczu drogi w Toskanii.

Jedyną pewną rzeczą w wojażach z małymi dziećmi jest zmiana, dlatego powinniśmy być elastyczni i gotowi na wszystko. Warto mieć alternatywny plan, gdy sprawy idą nie tak, jak sobie zaplanowaliśmy. Nie warto jednak zamartwiać się na zapas – choroby przyplątują się wszędzie, ale służba zdrowia za granicą istnieje i ma się dobrze. Zwykła karta EKUZ w Europie wystarczy, żeby czuć się bezpiecznie i być zaopiekowanym w razie potrzeby, zaś dodatkowe ubezpieczenie podróżne daje poczucie komfortu i zapewnia doskonałą opiekę w każdym miejscu.

„Ależ wy jesteście odważni"

Często słyszę takie zdanie z ust innych rodziców. Najczęściej tych, którzy sami dopiero myślą o wyjazdach lub są przekonani, że to bardzo trudne, a podróżowanie z dziećmi, zwłaszcza tymi maleńkimi, wymaga szczególnej odwagi.

Nie zgadzam się z nimi i odpowiadam, że nie trzeba odwagi, wystarczy dobre przygotowanie, nie śrubowanie oczekiwań i radość z tego, co uda się zrealizować. Podróże wzbogacają nas i nasze dzieci pod tak wieloma względami, że warto się na nie decydować. Dodatkowym bonusem jest wspólny czas spędzany razem i masa wspomnień, których nikt nam nie zabierze. Bywa, że z czasem nawet to, co było dla nas trudne lub stresujące, wspominamy później z uśmiechem. A kto raz spróbuje i przekona się o dobrodziejstwach wyjazdów z dziećmi, na pewno zapragnie więcej!

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
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 6768a38eb7

PRESTIŻOWY OBIEKT POŻĄDANIA

Poczucie obcowania z luksusowym produktem jest ściśle związane z wartością marki. Swoją drogą rynek dóbr luksusowych zwykle najlepiej radzi sobie z kryzysami i potwierdziła to także pandemia COVID-19, gdy sektor luksusowych samochodów wykazał znaczną odporność. I to bodaj pierwszy wyznacznik prestiżu.

Rafał Dobrowolski
Fot. R. Dobrowolski i materiały firm: Brabus, Volkner Mobil, Ahorn, Hymer

Co sprawi, że doświadczenie posiadania będzie jeszcze bardziej wyjątkowe? Prestiż budowany jest na wykluczeniu – skoro produkt jest luksusowy, to dostępny nie dla wszystkich. Sukces rynkowy osiąga się, gdy klienci stają się częścią ograniczonej elity i towarzyszy temu duża rozpoznawalność marki wśród pozostałej części konsumentów. Zdarza się, że ci klienci nie kończą na posiadaniu więcej niż jednego superluksusowego samochodu. To dlatego pojazd kempingowy – z definicji luksusowe dobro – świetnie sprawdza się jako prawdziwy apartament na kołach, w którego garażu zmieścimy Bugatti i nie mniej prestiżowy motocykl, a taki 12-metrowy kamper będzie skąpany w wyselekcjonowanym kamieniu i jednocześnie najeżony nowinkami technologicznymi.

Gdzie zatem leży granica między pojazdem popularnym, tj. budżetowym, a prestiżowym? Czy jest intuicyjna, czy da się ją jednak ująć w formalne ramy? Pójdźmy tropem luksusu, a dostrzeżemy, że budowany jest na efekcie wzmocnienia – na efekcie synergii. Co łączy Bugatti i caravaning? Bugatti – markę superluksusowych aut – zna niejeden. A tymczasem w Polsce jest prawdopodobnie tylko jeden egzemplarz i najpewniej... ani jeden kamper marki Volkner. Co łączy obie marki? Już kilka lat temu na targach Caravan Salon w Düsseldorfie mieliśmy przykład wzmocnienia zainteresowania. Volkner to wydatek rzędu 2 mln euro, ale gdyby mieć Bugatti Chirona w garażu tego gigantycznego kampera, to wydatek rośnie do 6,5 mln euro.

Spuścizna legendy działa na wyobraźnię

Ettore Bugatti założył swoją legendarną fabrykę samochodów sportowych w Molsheim w Alzacji w 1909 r. Dziś pojazdy Bugatti są tam nadal produkowane w liczbie kilkudziesięciu rocznie. Ta jedna z najbardziej luksusowych marek na świecie szczyci się np. modelem Bugatti La Voiture wykonanym

eprasa.pl 6768a38eb7



Relatywnie wąskie grono posiadaczy gwarantuje prestiżowe postrzeganie marki. Volkner Mobil to od 1970 r. synonim luksusu, acz firma dopiero w 1997 r. zadebiutowała na wiodących targach Caravan Salon w Düsseldorfie. W 2021 r. opatentowany garaż między nadkolami zaprezentowano razem z Bugatti Chironem. Z myślą o wzbudzaniu fascynacji luksusowymi domami na kołach powstały modele w skali 1:50 firmy SIKU, znanej ze szczegółowo dopracowanych zabawek

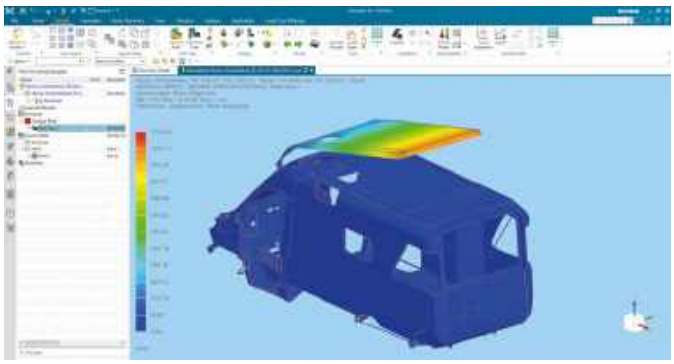


tylko w jednym egzemplarzu! Dosłownie kilka limitowanych sztuk potrafi przyprawić o zawrót głowy. Firma dokłada wszelkich starań i rozważa, aby wybrać światowej sławy firmy, które podzielają jej wartości i oczekiwania jakościowe, co skutkuje produktami przesiąkniętymi niezrównanym DNA Bugatti. Nawet bez posiadania samochodu Bugatti entuzjaści marki mogą doświadczyć niezrównanego dziedzictwa i stylu. W ciągu ostatnich 12 miesięcy Bugatti Brand Lifestyle – dział produktów luksusowych marki – kontynuował swój strategiczny plan wzrostu, osiągając najlepszy rok finansowy w historii firmy. Dzięki ambitnym nowym partnerstwom i autentycznej współpracy z wiodącymi światowymi markami położono podwaliny pod dalszy wzrost w 2025 r.

Analogicznie najbardziej luksusowe kampery, rzadziej przyczepy kempingowe, budowane są w krótkich seriach, wyłącznie na indywidualne zamówienie, więc ściśle według życzeń klientów.

Poczucie obcowania z wyjątkowym produktem towarzyszy nam od zarania przemysłu motoryzacyjnego, gdy samochody były rzadkimi przedmiotami dla bogatych i co najwyżej zuchwałych! Generalnie powstawały w pojedynczych egzemplarzach (motyw limitowanej wersji) dla szczupłego grona klientów, którzy chcieli eksperymentować z nową technologią na własnej skórze. Wyścigi były dla nich potężnym narzędziem marketingowym. Samochody nie były pomyślane jako przeznaczone na rynek masowy i były w całości budowane ręcznie. Nie inaczej powstawały 100 lat temu pierwsze kampery i przyczepy kempingowe. W Europie w szczególności trend ręcznie wykonanych nadwozi, realizowanych zgodnie z marzeniami klienta, trwał przez długi czas. Dziś stanowi domenę małoseryjnej produkcji superluksusowych aut sportowych i właśnie prestiżowych kamperów.

Obecnie sport motorowy i premiery targowe wzmagają zainteresowanie ambitnymi partnerstwami lukratywnych brandów. Oprócz estetyki jedną z cech definiujących samochody różnej klasy i przeznaczenia jest ich wydajność.



Pierwszy „cyfrowy" pojazd rekreacyjny – o Venture S firmy Hymer jest od debiutu głośno, a producent może mówić o wielu pionierskich wdrożeniach, co stawia tego kampera w rzędzie najbardziej innowacyjnych propozycji. W przypadku tego flagowego modelu producent z Bad Waldsee w Niemczech po raz pierwszy zaangażował specjalistów od cyfrowej wizualizacji z firmy Siemens. Nim powstał pierwszy egzemplarz kampera, stworzono cyfrowego bliźniaka, szczegółowo analizując naprężenia, ergonomię zabudowy, umiejscowienie i przebieg instalacji elektrycznej czy wodno-kanalizacyjnej. Tak powstała dokumentacja wykorzystywana jest nie tylko na liniach montażowych, ale także przez autoryzowane punkty serwisowe na rynku posprzedażowym

eprasa.pl 6768a38eb7



Brabus jest najbardziej znany ze współpracy z koncernem Mercedes-Benz. Kwestią czasu było zainteresowanie firmy rynkiem caravaningowym. I tak pod koniec 2024 r. powstał gigantyczny kamper o sporo mówiącej nazwie. Big Boy 1200 ma maksymalne wymiary, jakie może mieć pojazd dopuszczony do ruchu ulicznego, a ekstrawaganckie wnętrze skąpane jest w naturalnym kamieniu z detalami z włókna węglowego. Żaden Mercedes-Brabus nie zjeżdża z linii produkcyjnych. I tu jest podobnie. Spekuluje się, że kamper może kosztować przynajmniej 1,5 mln dol.

Home is wherever You park

Przystań dla domu na kołach znajdę, dokądkolwiek oczy poniosą! Ów slogan decyduje o popularności caravaningu, który ucieleśnia swobodę poruszania i jednocześnie spędzania czasu (kiedyś: wolnego czasu; dziś: najlepiej 24/7/365). Kto szuka wolności, ten realizuje się w podróży. Co innego, że kamper czy przyczepa kempingowa bywa z definicji towarem luksusowym. W takiej np. Turcji obłożona jest niebywałą daniną. W USA zarejestrowanych jest więcej pojazdów kempingowych niż w „całej reszcie świata". W krajach wspólnoty unijnej generalnie panują raczej zachęty – za wyjątkiem państw (np. Polski), gdzie system podatkowy... ogranicza wolność wyboru.

Z kolei motocykliści mówią: cztery koła poruszają ciało, dwa koła poruszają duszę... I dlatego producenci luksusowych kamperów zainteresowali się współpracą z projektującymi nowatorskie jednoślady. Wysyp ultralekkich (ok. 50–75 kg – w zależności od pakietu akumulatorów) jednośladów, które jednocześnie gwarantują doznania nieosiągalne dla spalinowych 125 ccm, można tłumaczyć popularnością segmentu e-bike, która może zawładnąć miejską przestrzenią i zagwarantować mikromobilność np. fanom caravaningu. O ile jeszcze dwa lata temu kokietowano posiadaczy kamperów nostalgicznymi skuterami Vespa, o tyle podczas targów Caravan Salon 2024 w Düsseldorfie uzupełnieniem domu na kołach bywały debiutujące modele technologicznie zaawansowanych jednośladów, więc z górnej półki cenowej. Przykładem jest NOVUS Bike prezentowany w sąsiedztwie Dembell Motorhomes, ochrzczonego mianem „lądowego jachtu" na trzyosiowym podwoziu Mercedesa Actrosa.

Co łączy, oprócz luksusowego charakteru i nieprzyzwoitych cen, tak skrajne propozycje? I e-motocykl, i gigantycznego kampera nagrodzono Red Dot Award. I to kolejny powód pożądania określonej marki. Wyróżnienia za innowacyjne osiągnięcia są magnesem, by sięgnąć po niezrównany projekt. I świetnym przykładem jest tu wybitnie drogi model w swojej klasie, zaprojektowany z myślą o samowystarczalnych podróżach i naszpikowany zdobyczami cyfrowego zarządzania. Dostrzeżony przez fanów caravaningu, nagradzany przez branżę Hymer Venture S zdobywa od debiutu kolejne wyróżnienia. Przykładowo w uzasadnieniu przyznania nagrody iF Design Award 2024 podkreślono przemyślany koncept kampera, który dzięki efektownemu designowi i innowacyjnym pomysłom zapewniającym większy komfort i zrównoważony rozwój jest pojazdem najwyższej klasy.

Cena posiadania i koszt (sezonowego) użytkowania

Marka premium wyróżnia się wyższą jakością, wyjątkowością i wyrafinowaniem. Ze względu na postrzeganą wartość, doskonałe wykonanie i upowszechniony wizerunek marki te często wiążą się z wyższymi kosztami. Służą klientom poszukującym wyróżnienia, doskonałości lub szczególnych cech. Według brytyjskiej firmy Brand Finance, która od lat tworzy raporty i zestawienia na ten temat, to nie tylko giełdowa wycena i wartość aktywów danej firmy, ale również kwestie wizerunkowe.

Generalnie producenci odzieży to aż 68,8% marek, na drugim miejscu (24,4%) są producenci pojazdów, a na trzecim kosmetyków (7,6%). Badania wskazują na większą rolę zrównoważonego rozwoju w wyborze luksusowego pojazdu niż odzieży czy kosmetyków. Tworząc co roku rankingi najbardziej pożądanych marek luksusowych, specjaliści próbują przeliczyć rozpoznawalność brandu na pieniądze i po zsumowaniu wszystkiego ocenić, ile warta jest dana firma. Brytyjska agencja konsultingowa Brand Finance opracowała listę 500 najcenniejszych firm na świecie za rok 2025. Okazuje się, że najwyżej notowaną marką motoryzacyjną jest... Toyota. Wysoko notowany jest także Mercedes-Benz (spadek z miejsca 17. na 23., wartość: 53 mld dol.).

Od wartości podwozia budującego kampera

Wiadomo, że podwozie marki premium – np. Sprintera – od razu nobilituje producenta kampera, a taki model staje się dużo droższy od bazującego np. na Ducato.

eprasa.pl 6768a38eb7

Jest tak za sprawą legendy marki i najnowszych propozycji technologicznych – począwszy od najbardziej zaawansowanych systemów asystujących typu ADAS, poprzez wybór jednostki napędowej (150/170 KM), aż po manualną lub automatyczną skrzynię biegów i czujniki ciśnienia powietrza w oponach (TPMS). To i więcej w standardzie pozwala wyśrubować cenę pojazdu kempingowego. I skorzystała na tym teraz także słoweńska marka Adria, czyli producent zdecydowanie niekojarzony z produktami luksusowymi. Najnowszy Supreme MB to wydatek przynajmniej 126 tys. euro. I okazuje się, że w najnowszym rankingu producentów, którzy zapewniają najlepsze doświadczenia zakupowe, to właśnie Adria może mówić o niebywałym skoku wzwyż – z siódmego miejsca w zeszłym roku, aby wygrać w 2025 r. Tak przynajmniej wynika z ankiet satysfakcji klientów (Owner Satisfaction Awards) zrealizowanych przez brytyjskie stowarzyszenia caravaningowe. Z doskonałym wynikiem 84% Adria zdobywa Złotą Nagrodę. Roller Team jest tuż za nią. Trzecie miejsce zajmuje Bürstner, a czwarte Pilote.

A najlepszy stosunek jakości do ceny? Takim sloganem operuje od kilku lat najnowsza marka w programie produkcyjnym Grupy Pilote. Mowa o kamperach Joa Camp, które mają trafić w gusta klientów kierujących się rozsądkiem. Produkowane są we Francji i bazują tylko na podwoziach Citroena. I tak np. w klasie w połowie zintegrowanych najtańszy model to wydatek od 52,50 tys. euro, czyli trzykrotnie mniej niż wysoko klasyfikowane w rankingach prestiżu modele, by wspomnieć integry z najwyższej półki, jakimi są Le Voyageur.

Budżetowy kamper

Dziś coraz więcej producentów pojazdów kempingowych szafuje sloganami typu: „produkt premium", „z najwyższej półki", „dla najbardziej wymagających" itp. Tworzą w ten sposób poczucie posiadania markowego produktu. Mało kto chce być kojarzony z klasą budżetową. Jest tak, bo „marka budżetowa" odnosi się do marki, której głównym argumentem sprzedaży jest niska cena. Często oznacza to, że produkty oferowane przez nią mogą być niższej jakości w porównaniu do droższych marek. Powszechnie używany termin kojarzymy z propozycjami dostępnymi dla szerokiego grona konsumentów. Kluczowe aspekty takich pojazdów kempingowych to: przystępność cenowa, dostarczanie funkcjonalnych rozwiązań w niższych cenach. W dobie nieznośnego limitu DMC 3,5 t mamy po prostu znikomy udział technologicznie lekkich, więc drogich rozwiązań.

Ale i tu właśnie pojawia się zagrożenie. Jeśli marki są pozycjonowane w podobny sposób w umysłach klientów, istnieje prawdopodobieństwo znacznego nakładania się ich skojarzeń wśród zainteresowanych zakupem produktów jednej lub drugiej firmy, co zmniejsza efektywność marketingu i sprzedaży. O czym mowa? Dla przykładu Fiat Ducato i Renault Master wydają się bliskimi sobie modelami z bardzo podobnym pozycjonowaniem, skoncentrowanym głównie wokół wartości za wydane pieniądze.

– Stellantis, nowo utworzona firma po fuzji francuskiego producenta samochodów Groupe PSA i Fiat Chrysler Automobiles, ma teraz w portfolio ponad 15 marek do zarządzania. Które marki powinni zachować i w jakich krajach Unii Europejskiej? Biorąc pod uwagę bliskie pozycjonowanie i charakter niektórych marek w portfolio, postanowiliśmy wykorzystać nasze dane, aby przyjrzeć się temu, jakie mogą być korzyści z racjonalizacji portfolio – pisze we wstępie do dogłębnej analizy Lorenzo Coruzzi, dyrektor ds. wyceny w Brand Finance.

Wspomniana tu analiza skupiła się na Francji, a badania objęły m.in. takie marki jak: Peugeot, Renault, Citroen, Opel, Fiat. Okazuje się, że taki Opel nieznacznie przewyższa Fiata, a jeszcze wyżej w świadomości konsumentów są legendarne francuskie pojazdy (bazowe).

Warto na koniec wspomnieć o pewnym opracowaniu



Kamper to złożenie pojazdu bazowego i zabudowy z takich materiałów jak aluminium, drewno, sklejka, plastik, włókno szklane itp. Można potanić produkt, stosując mniej zaawansowane rozwiązania (np. tanie okucia meblowe). Takim przykładem nowej marki w segmencie budżetowym jest Joa Camp

eprasa.pl 6768a38eb7



„Przekonujemy uczciwymi cenami od 1991 r.” – brzmi slogan producenta kamperów marki Ahorn. Firma z siedzibą w niemieckim Speyer jest przykładem dobrze zrealizowanej restrukturyzacji i poprawy jakości poszyć zabudowy. Najpierw, w latach 2006–2013 zawiesiła produkcję, by wznowić ją, korzystając z doświadczenia włoskiego zakładu Luano Camp należącego do francuskiej grupy Trigano, gdzie skądinąd powstają równie budżetowe modele kamperów marki Rimor. Od objęcia sterów firmy Ahorn przez młode pokolenie rodziny Reichmannów rokrocznie jest ona zwycięzcą konkursu FOCUS Business Growth Champion, a w 2019 r. „Financial Times” ogłosił ją także jedną z 1000 najszybciej rozwijających się firm w Europie. Co ciekawe, od kilku lat jest także w ścisłej czołówce badań satysfakcji fanów caravaningu w Niemczech przez „Auto Bild” i Statista GmbH, które bierze pod uwagę poziom cen kamperów w porównaniu z konkurencją, przejrzystość asortymentu i oferowany serwis

amerykańskiego giganta rynku. Thor na potrzeby swoich dilerów w USA stworzył na początku 2025 r. obszerny przewodnik, w którym przestrzega, że ze względu na duże zainteresowanie stylem życia w kamperach wiele firm typu start-up i niektórzy producenci samochodów, zarówno w Ameryce Północnej, jak i w Europie, zadebiutowali niedawno w branży, wprowadzając modele, które bezpośrednio konkurują z markami budżetowymi funkcjonującymi pod skrzydłami Thor. – Jeśli istniejący lub nowi konkurenci opracują kampery, które są lepsze, bardziej innowacyjne niż nasze, i osiągają lepszą akceptację konsumentów lub są oferowane dilerom po niższej cenie netto niż nasze, to nasz udział w rynku, wolumen sprzedaży i marże zysku mogą zostać pomniejszone. A przecież oprócz bezpośredniej konkurencji ze strony innych producentów pojazdów kempingowych nieustannie nasze spółki zależne konkurują ze sobą – ostrzega firma w raporcie.

Branża pojazdów kempingowych charakteryzuje się stosunkowo niskimi barierami wejścia, co skutkuje wysoce konkurencyjnym środowiskiem biznesowym. Konkurencja w niej opiera się na cenie, projekcie, wartości, jakości, serwisie, świadomości marki i reputacji, a także innych czynnikach budujących wizerunek.

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7

PATRON MEDIALNY:

POLSKI Caravaning

MIĘDZYNARODOWE TARGI CARAVANINGOWE



CAMPER CARAVAN SHOW

10. Edycja

CARAVANINGOWA WIOSNA

TYLKO W NADARZYNIE!

21 - 23 MARCA 2025

NA TARGACH ZOBACZYSZ POJAZDY MAREK:

benimar, KARMANN Mobil, KELLER KAMP, Dethleffs, ERIBA, HYPE, PÖSSL, Hobby, carthago, malibu, ADRIA, MASURIA, Mercedes-Benz, WEINSBERG, LMC, ROLLER TEAM, FENDT CARAVAN, Concorde, Sunlight, LAIKA, HOTOMOBIL, KABE, CHAUSSON, PILOTE, KNAUS, FRANKIA, MORELO, LE VOYAGEUR, RAPIDO, NIESMANN+BISCHOFF, AUTOSTAR, DREAMER, ITINEO, MOBILVETA, 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 6768a38eb7

Nie jeździsz?
- wynajmij!

dodaj kampera na
bookingcamper.pl
i zarabiaj

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



Nie czekaj!

DODAJ POJAZD

PLATFORMA REZERWACYJNA
bookingcamper.pl

INFOLINIA: **TEL. 793 155 155**

eprasa.pl 6768a38eb7

BO NAJWAŻNIEJSZY JEST **DOBRY KLIMAT...**

To hasło jest często powtarzaną dewizą braci caravaningowej, która w podróżowaniu kamperem czy przyczepą ceni sobie nieskrępowaną swobodę, polegającą na dowolnym wyborze otoczenia i towarzystwa do spędzania przyjemnego czasu.

Wspomniany „klimat" to kombinacja czynników odpowiedzialnych za nasz nastrój, dobre samopoczucie, ale także i zdrowie. Nie inaczej jest w przypadku pokładowego klimatu rozumianego dosłownie. Na klimat w kamperze lub przyczepie mają wpływ temperatura powietrza, wilgotność, ale także poziom różnorodnych zanieczyszczeń. Od bieżącego roku firma Dometic ma w swojej palecie urządzenia, które dbają o każdy z wymienionych aspektów dobrego klimatu.

Ciepło, cieplej, gorąco...

Dometic, który dotychczas znany był głównie z rozwiązań chłodniczych, niedawno rozszerzył swoją gamę także o urządzenia grzewcze. Dwufunkcyjny piec Dometic TwinBoost (niezależnie ogrzewający wnętrze pojazdu oraz wodę użytkową) to seria urządzeń zasilanych gazem, występujących w dwóch wariantach mocy, z dodatkowym grzaniem elektrycznym lub wykorzystujących wyłącznie paliwo gazowe.

Mogłoby się wydawać, że na rynku ogrzewań caravaningowych, zdominowanych dotychczas przez dwóch producentów, trudno będzie „odkryć Amerykę". Piec Dometic TwinBoost bez cienia wątpliwości można jednak określić jako przełomowy ze względu na rozwiązania techniczne przekładające się na skrócenie czasu nagrzewania wody oraz wnętrza pojazdu. Tym sekretem są dwie osobne i całkowicie niezależne komory grzewcze, w wariancie „E" doposażone w elektryczne grzałki, czyli z opcją wyłącznego lub wspomagającego ogrzewanie prądem. W efekcie producent może poszczycić się czterokrotnie szybszym czasem nagrzewania 10-litrowego zbiornika wody niż u konkurencji. Dodatkowym ukłonem dla klientów jest bogate wyposażenie standardowe, obejmujące m.in. zawór antyzamrożeniowy (automatycznie spuszczający wodę z układu w niskich teperaturach), a także szeroka paleta akcesoriów instalacyjnych w kilku wariantach kolorystycznych. Sami instalatorzy docenią prosty montaż z rozmieszczeniem przyłączy i mocowań ułatwiających zastąpienie wcześniej zamontowanego pieca, poręczne uchwyty do stabilnego przenoszenia i osadzenia urządzenia czy chociażby taki szczegół jak panel sterowania niewymagający osobnego zasilania.



Piec Dometic TwinBoost w przekroju. Doskonale widać dwie niezależne komory grzewcze, będące sekretem wysokiej wydajności urządzenia

eprasa.pl 6768a38eb7



Weźmy to na chłodno...

Odpowiednio dobrana klimatyzacja jest nierzadko czynnikiem decydującym nie tylko o naszym komforcie w ciągu dnia, ale przede wszystkim o zdrowym i spokojnym śnie w nocy. Zatem klimatyzator idealny to taki, który nie tylko wydajnie chłodzi, ale także działa niemal bezgłośnie. To między innymi dlatego firma Dometic jako pierwsza na świecie wprowadziła do swojej oferty urządzenia z inwerterowym napędem kompresora. Obecnie jest to już cała linia produktów o nazwie Dometic FreshJet FJX7 i oznaczeniu 2200, 3000 oraz 3500, co w przybliżeniu odpowiada mocy chłodzącej urządzenia. Na początku tego roku Dometic zapowiedział uzupełnienie oferty o nowy wariant FJX7 2600. Jeśli dodamy do tego paletę urządzeń z kompresorem standardowym o oznaczeniu FJX4 i mocach od 1500 do 2200 W, to możemy mieć pewność, że do każdego pojazdu współpracujący z firmą Dometic instalator dobierze optymalny model.

Czym jest kompresor inwerterowy i skąd bierze się fenomen jego niebywale cichej pracy? Można tutaj zastosować analogię do silnika samochodowego. O ile kompresor standardowy pracuje wyłącznie ze stałą prędkością, a swoją wydajność reguluje poprzez cykliczne włączanie i wyłączanie, o tyle kompresor inwerterowy – zupełnie jak silnik pod maską kampera – może pracować w szerokim zakresie obrotów i płynnie przechodzić pomiędzy potrzebnymi zakresami.



Ten niepozorny cylinder to kompresor z napędem inwerterowym – serce jednostek Dometic FJX7

Tuż po uruchomieniu nasz „inwerter" przez krótki czas będzie działać z pełną mocą, aby już po chwili – po uzyskaniu w układzie właściwych ciśnień czynnika – zmniejszyć obroty i z czasem przejść do niemal bezszmerowego trybu „podtrzymania". W ten sposób unikamy zjawiska cyklicznego załączania się sprężarki, znanego z urządzeń tradycyjnych i mogącego powodować efekt wibracji. Samo uruchamianie kompresora inwerterowego jest także bardziej „miękkie", ponieważ obroty zwiększane są stopniowo od zera. Zatem urządzenia inwerterowe już z racji konstrukcji mają w sobie funkcję „miękkiego startu", którą Dometic wprowadził przed laty do urządzeń tradycyjnych jako dodatkową opcję.



Ledowy pasek na obudowie klimatyzatorów Dometic FJX7 jest podświetlany w trakcie pracy urządzenia

Czym oddychamy i co wydychamy?

W dzisiejszej opowieści o pokładowym klimacie nie możemy przejść obok dwóch istotnych czynników wpływających na nasze samopoczucie, jednak często pomijanych lub traktowanych po macoszemu. Mowa tu o wilgotności powietrza oraz o poziomie jego wszelakich zanieczyszczeń. Z wilgocią możemy sobie poradzić poprzez uruchomienie klimatyzacji, której „ubocznym" działaniem jest jakże pożądane w świecie caravaningu osuszanie powietrza we wnętrzu. Jak to działa? Bez wchodzenia w detale – wspomagają nas w tym prawidła termodynamiki poprzez zjawisko wykroplenia wilgoci na parowniku naszego klimatyzatora.

Drugim, całkowicie intuicyjnym sposobem na pozbycie się wilgoci i zanieczyszczeń jest wykorzystanie zjawiska wymuszonej konwekcji. Pod tą naukową nazwą kryje się w naszym przypadku... otwarcie okien i wywołanie kontrolowanego przeciągu. W ten sposób pozbywamy się jednak również przyjemnego chłodu lub ciepła „wyprodukowanych" wcześniej przez nasz klimatyzator lub piec. A do tego nie mamy gwarancji jakości zewnętrznego powietrza, które nierzadko zawiera cząsteczki pyłów, alergeny czy niepożądane substancje zapachowe. Jak zatem skutecznie oczyścić powietrze, nie tracąc temperatury? Tutaj ponownie z pomocą przychodzi Dometic, tym razem z produktem o nazwie FanTastic Breathe 3100.



Dometic FanTastic Breathe 3100 oferuje ogrom korzyści mimo swoich niewielkich rozmiarów

To montowane na dachu urządzenie, wykorzystujące standardowy otwór 40 x 40 cm, na pierwszy rzut oka przypomina klimatyzator, jednak jego zadaniem wcale nie jest schładzanie wnętrza. FanTastic Breathe 3100 jest bowiem z technicznego punktu widzenia rekuperatorem z wymiennikiem obrotowym i systemem

eprasa.pl 6768a38eb7



Dometic FanTastic Breathe 3100 może zostać rozszerzony o zestaw do zimowania pojazdu

zaawansowanych filtrów. Ta niepozornie wyglądająca kapsuła potrafi wymienić i oczyścić nawet 50 m^3 powietrza w ciągu godziny pracy, usuwając z wnętrza pojazdu lotne zanieczyszczenia, zapachy, alergeny, cząstki pleśni oraz zmniejszając stężenie dwutlenku węgla i pary wodnej. Jakość powietrza poddawana jest ciągłej analizie, a jej wynik widzimy na sufitowym wyświetlaczu w postaci skali słupkowej. Przepływające między wnętrzem a otoczeniem powietrze przechodzi nie tylko przez filtry, ale również przez ceramiczny, stale obracający się dysk, stanowiący bufor ciepła. W rezultacie wraz z wyrzucanym powietrzem pozbywamy się zanieczyszczeń, ale nie tracimy ciepła ani chłodu, które są przekazywane strumieniowi powietrza zasysanego do pojazdu. Układ można rozbudować o jonizator (dodatkowo zwiększający efektywność filtrowania, stanowiący standardowe wyposażenie klimatyzatorów serii FJX), a niebawem także o minizestaw solarny z własnym, niezależnym akumulatorem.

Takie rozwiązanie opracowano z myślą o caravaningowcach zimujących swoje pojazdy pod chmurką. Przez całą jesień i zimę FanTastic Breathe 3100 – nieprzerwanie i bez potrzeby dostarczenia zewnętrznego zasilania – będzie wentylować wnętrze kampera lub przyczepy, usuwając wilgoć i nie pozwalając na rozwijanie się pleśni i nieprzyjemnych zapachów.

„Jeden, by wszystkimi rządzić…”

Dometic jest bez wątpienia pierwszym producentem, który tak kompleksowo podchodzi do zagadnień związanych z temperaturą i jakością powietrza na pokładzie. Urządzenia grzewcze, klimatyzacyjne oraz rekuperujące tworzą w rezultacie kompletny „ekosystem” zarządzany z poziomu wspólnego kontrolera czy też aplikacji mobilnej. Poszczególne jego elementy mogą oczywiście działać samodzielnie i niezależnie od siebie, jednak ich połączenie w pojeździe zaowocuje pozytywną synergią. Teraz dobry klimat można włączyć jednym przyciskiem. Lub kliknięciem.





Nad pracą wszystkich opisanych urządzeń pokładowych może czuwać jeden kontroler oraz aplikacja mobilna

REKLAMA



DOMETIC



Ogrzewanie Dometic TwinBoost



Klimatyzator Dometic FreshJet FJX7



Rekuperator Dometic FanTastic Breathe 3100

Urządzenia Dometic kompleksowo zadbają o dobry klimat w Twoim kamperze lub przyczepie. Dzięki optymalnej temperaturze i doskonałej jakości powietrza wnętrze Twojego pojazdu stanie się komfortowym azylem w ciągu dnia oraz zapewni zdrowy i relaksujący sen w nocy. Więcej informacji na www.dometic.com/pl-pl

KAMPER JEDEN Z MILIONÓW INNYCH? TAKI Z USA!

Rafał Dobrowolski
Fot. DeMartini RV Sales, RAM, Kompas, Lance Camper Manufacturing Corporation

Pod maską ledwie pomruk niespecjalnie wysilonych jednostek o pojemności nieosiągalnej w Europie. Caravaning jest przykładem daleko idącej indywidualizacji, skoro upatrzona baza to ciężarówka! Z solidną ramą świetnie koresponduje napęd 4x4 – walor nie do przecenienia dla fanów kamperów zimą.

Wśród sprowadzanych na początku tego roku do Polski aut na pierwszym miejscu są egzemplarze z Niemiec, na drugim z Francji, a na trzecim – właśnie z USA. Poszliśmy tym tropem, wszak Stany Zjednoczone są największym producentem pojazdów kempingowych. Różnorodność modeli sprawia, że kampery zza oceanu odpowiadają szerokiemu

Amerykańskie domy na kołach są na solidnych fundamentach (rama podwozia) i z dużymi silnikami. Tu flagowa propozycja firmy Lance Camper Manufacturing Corporation – pickup z kapsułą mieszkalną z podwójnymi ścianami wysuwanymi typu slide-out. Model zabudowy 1172 waży aż 1840 kg, a na postoju mamy pokład o długości aż 6 m!





eprasa.pl 6768a38eb7



Wiele wskazuje na to, że problemy z rejestracją używanych samochodów sprowadzonych z USA w polskich urzędach wynikały jedynie z nieporozumienia i już nie występują. W 2025 r. możemy się wprawdzie spodziewać pewnych nowych regulacji, ale na razie panuje dobry klimat dla fanów amerykańskiej motoryzacji

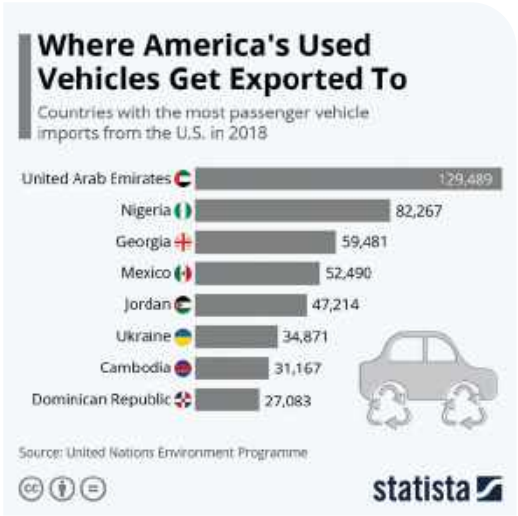
wachlarzowi preferencji fanów caravaningu, zwłaszcza tych, dla których wolność podróżowania zaczyna się od... pomruku widlastego silnika dużej pojemności.

Cóż, caravaning w USA rozwijał się po prostu bardziej pioniersko – to potrzeba kreowała dom na kołach. Z uwagi na rozmiar tego stanowego kraju w pierwszym rzędzie liczy się do dzisiaj ciężarowy charakter, a skoro nie limituje ciężar: bezkompromisowe podejście do możliwości pokładu! Inaczej jest u nas, gdzie europejska branża producentów kamperów koncentruje się wokół 2 l. To trochę poniżające, jeśli mieć na uwadze, że w tym samym czasie za oceanem rozmowa o napędzie pod maską nie schodzi poniżej 3 l. 5 a może 7 l? Wystarczy pod maską 6V czy nie lepiej 8V? Ma być w benzynie, to może być np. V10! A na pokładzie prawdziwie skórzane fotele, kamień naturalny w łazience i kafle w kuchni. Tu padnie pytanie: większą frajdę na postoju dostarczy jeden czy może więcej systemów slide-out?

Propozycje kamperów rodem z USA są po prostu zawsze... większe. I okazuje się, że zainteresowanie kamperami czy pojazdami użytkowymi o podobnych walorach jest w Europie nadal duże. Swoją drogą z przerwami – także do dilerów w Polsce trafiały w ostatnich latach wersje RAM w specyfikacji kanadyjskiej. Do wyboru były odmiany z benzynowym HEMI V8 o pojemności 5,7 l o mocy ponad 400 KM (i 555 Nm momentu obrotowego) i z automatem o ośmiu przełożeniach.

Alternatywa dla kampera z dwulitrowym sercem

Od około dekady producenci kamperów w Unii Europejskiej muszą bazować li tylko na pojazdach z niedużej pojemności silnikami wysokoprężnymi, które cechują się wysoką mocą, ale kosztem wyśrubowanych osiągów. To bardzo skomplikowany dziś napęd, który uległ presji downsizingu. Nie wdając się w szczegóły, w UE faworyzowane są małe silniki – o pojemności do 2 l, acz faworyzowany będzie taki do 1,5 l, a lepszy będzie jeszcze mniejszy. Co gorsza, dotknęło to segment pojazdów użytkowych i lekkich ciężarówek, gdzie tak rachityczne pojemności skokowe skazują posiadacza na bycie zawalidrogą. Współczesne diesle są bardzo skomplikowane i bardzo wrażliwe na jakość paliwa, interwały wymiany oleju, a też po prostu na styl jazdy kierowcy.



Amerykańska motoryzacja to produkt eksportowy nr 1. I jak widać, już w 2018 r. ważnym rynkiem w Europie stała się Ukraina

Trzecie miejsce dla pojazdu z USA w Polsce ma głęboko zakorzenioną historię, biorąc pod uwagę preferencje klientów w europejskich salonach Forda w 2024 r. Jakkolwiek pierwsze miejsce (47,6% aut) zajęły hybrydy MHEV, to klasyczne silniki benzynowe trzymają się

eprasa.pl 6768a38eb7

mocno – nawet jednostki V6 montowane w Bronco i jeszcze większe V8! Nie zabrakło też nabywców na poprzedni model Forda Explorera, który dysponuje napędem hybrydowym plug-in hybrid o mocy 457 KM, łączącym benzynowy silnik 3.0 V6 z silnikiem elektrycznym.

Ford to marka genetycznie zakorzeniona w USA. I po dziś dzień legendarna baza dla kamperów – od pickupów po gigantyczne, bo największe apartamenty na kołach. Import samochodów z USA do Europy zyskuje na znaczeniu ze względu na konkurencyjne ceny i nielimitowane wersje o dużo bardziej użytkowym charakterze niż europejska propozycja motoryzacji. Dość powiedzieć, że prawie 5 tys. egzemplarzy Dodge RAM zostało sprowadzonych do Europy w 2023 r, a po europejskich drogach jeździ takich ok. 20 tys. Rekord padł w 2023 r., kiedy z USA do UE trafiło ponad 271 tys. aut – w tym 4,5 tys. użytkowych i właśnie kamperów. Łączna wartość pojazdów importowanych ze Stanów Zjednoczonych do Unii osiągnęła wtedy około 7,8 mld dol. amerykańskich, co stanowiło wzrost o około 51,4% w porównaniu z rokiem poprzednim. Innymi słowy: kto chciał spełnić swój sen o nielimitowanych rozmiarach zabudowy i bezkompromisowym podejściu do napędów, ten skwapliwie skorzystał z presji motoryzacyjnej marki eksportowej.

Swoją drogą branża producentów interesujących nas tu pojazdów rodem z USA od kilku już dekad czyni starania, by zyskać przychylność fanów caravaningu w UE.

Sen o wielkim sercu zza oceanu

Od wielu lat amerykański sektor motoryzacyjny jest krajową branżą eksportową nr 1 (miejsca pracy i wzrost gospodarczy). Od 2009 r. do dziś odnotował wzrost eksportu o 76%. Ford, General Motors i Stellantis eksportują rokrocznie 1 mln amerykańskich pojazdów na ponad 100 różnych rynków zagranicznych.

I pomyśleć, że w 2015 r. amerykańscy producenci pojazdów kempingowych wyeksportowali do Francji raptem kilka sztuk nowych egzemplarzy, bo o wartości ok. 500 tys. dol., ale już do Wielkiej Brytanii dużo więcej, bo o wartości aż 12,1 mln dol. Przyczepy wtedy dominowały – 36% eksportu stanowiły kampery. Wydawać by się mogło, że to w krajach o bogatej kulturze caravaningowej upatrywano dekadę temu rynków zbytu. O dziwo, kto dziś szuka ciekawego egzemplarza z drugiej ręki, ten powinien rzucić okiem na rynek wtórny naszego południowego sąsiada. Już w 2013 r. do Czech trafiło... 1657 pojazdów kempingowych z USA, co oznaczało wzrost o 57% w porównaniu z 2012 r. W 2014 r. sprzedano aż 734 kampery.

Powyższe dane cytujemy za raportem z 2016 r. „ITA Recreational Transportation Top Markets" zrealizowanym przy współpracy Departamentu Stanu oraz International Trade Administration, które pełnią kluczową rolę w regulowaniu i promowaniu handlu międzynarodowego. Wtedy większość pojazdów kempingowych z USA eksportowano do Kanady (90%). Przyczepy stanowiły 87% produkowanych przez 60 firm, a kampery pozostałe 13%, ale eksportowano







Bazą dla amerykańskiego kampera Compass 23TW jest Ford Transit, tyle że z benzynowym silnikiem 3.5L V6 o mocy 310 KM. Tegoroczny (2025) model osiągalny jest za 162,260 dol. Nieosiągalny dla większości z nas (5 t masy własnej i 6,8 t DMC) kusi potężnym momentem napędowym (400 lb-ft to 544 Nm, podczas gdy europejskie silniki TDCi Ford EcoBlue zaprojektowane z uwzględnieniem surowych standardów Euro 6 to propozycje w trzech wariantach mocy: 105 KM/360 Nm, 130 KM/385 Nm oraz 170 KM/405 Nm). Tu także kubaturę zabudowy znacząco powiększamy na postoju

eprasa.pl 6768a38eb7

ich dwukrotnie więcej (26%). Już dawno za najbardziej uciążliwe przepisy w UE dla przemysłu caravaningowego z USA uznano te dotyczące szerokości i wagi kamperów. W Europie fan caravaningu z prawem jazdy kat. B chcący prowadzić pojazdy o masie powyżej 3,5 t korzystał z takiej furtki tylko w czterech krajach (Wielka Brytania, Szwecja, Niemcy i Francja). Nic dziwnego, że wielu amerykańskich producentów skupiało zamysły eksportowe na wschodzących rynkach pojazdów kempingowych w Azji – szczególnie w Chinach, Korei i Japonii. Meksyk był drugim co do wielkości rynkiem (ponad 2% eksportu z USA), trzecim była Australia, a czwartym Wielka Brytania, acz nieźle też wypadała sprzedaż nowych kamperów we Włoszech.

W tym czasie, tak jak dziś, funkcjonował oczywiście rynek wtórny. Można założyć, że import indywidualny i za pośrednictwem dilerów miał i ma się dobrze w Niemczech. Powód? Thor, który skupia legendarne dla fanów caravaningu marki (m.in. Airstream, Jayco i Entegra Coach, Tiffin Group), ma dziś w rynku amerykańskim i kanadyjskim 40,2% udziałów w kategorii przyczep kempingowych oraz 47,2% dla kamperów. Ten gigant ma od kilku lat w swoich rękach także Grupę Hymer. Co dla Europejczyków ciekawsze, ponad 90% sprzedaży Thor w UE to domena dilerów tylko w 10 różnych krajach europejskich, ale to właśnie niemiecka sieć Grupy Hymer odpowiada za 60% sprzedaży.

– Firmy zajmujące się produkcją pojazdów kempingowych i salony sprzedaży stymulują aktywność gospodarczą i tworzą miejsca pracy w mniej zaludnionych obszarach kraju, a najnowsze dane BEA dowodzą, że to kampery odgrywają kluczową rolę w tej historii sukcesu – powiedział niedawno Craig Kirby, prezes i dyrektor generalny RV Industry Association, która zrzesza amerykańską branżę.



Ford, General Motors i Stellantis eksportują rokrocznie 1 mln amerykańskich pojazdów na ponad 100 różnych rynków zagranicznych. Rynek amerykańskiej motoryzacji jest mocno przywiązany do rodzimych producentów i rozwiązań technicznych, ale nie brak europejskich wpływów stylizacyjnych. Tu klon Ducato, który produkowany jest w USA od 2013 r. jako RAM 1500 z silnikiem 3.6L/V6

Kampery, które poprawiają samopoczucie

Dokąd eksportowane są używane pojazdy z Ameryki? Raport Programu Środowiskowego Narodów Zjednoczonych dowodzi, że w latach 2015–2018 aż 14 mln lekkich pojazdów (samochodów osobowych, SUV-ów i minibusów) trafiło do krajów o niskich i średnich dochodach. Aż 40% z tej liczby do Afryki, ale import indywidualny sprawił, że ostatecznie w ciągu tych pięciu lat do UE trafiło aż... 54% egzemplarzy, które pierwotnie miały uszczęśliwić biedne rynki krajów rozwijających się, w których nie ma żadnych wymogów środowiskowych.

Co więcej, także w późniejszym okresie znaleziono sposób, by wejść w posiadanie wytworów prawdziwie amerykańskiej motoryzacji, która nie musi spełniać wymogów ogólnego rozporządzenia UE w sprawie bezpieczeństwa (GSR) z 2019 r., przechodzić testów drogowych pod kątem zanieczyszczenia powietrza ani przestrzegać unijnych norm emisji CO_2 dla samochodów osobowych i dostawczych. Sporo Europejczyków skorzystało tu z mechanizmu Individual Vehicle Approval (IVA), by sprowadzić dla siebie egzemplarze, które są dalekie od standardów UE. O ile w 2019 r. sprowadzono w ten sposób 2,9 tys. pojazdów, o tyle w 2022 r. było to już 6,8 tys. aut. To tylko szacunki, bo dilerzy też mogą importować samochody w ramach procedury indywidualnej homologacji. Najczęściej przedmiotem tej operacji był Dodge Ram, który stanowił 60% aut sprowadzanych w systemie IVA. Pierwotnie zasady IVA miały umożliwić uzyskanie dopuszczenia na drogi specjalistycznych pojazdów, na przykład dla osób niepełnosprawnych ruchowo lub służb ratowniczych. I okazuje się, że osławiona luka systemowa była wykorzystywana znacznie szerzej, niż życzyłaby sobie Bruksela.

Jakich modeli pożąda Europejczyk?

Cóż, w Ameryce limit DMC nie jest tak dręczącym ograniczeniem, więc nie trzeba się ograniczać rozwiązaniami gwarantującymi lekkość i kompaktowość. Dla fanów caravaningu pickup w rozmiarze „full sized trucks" gwarantuje zamocowanie kapsuł mieszkalnych, które wzbogacone w systemy typu slide-out powiększają swe kubatury do rozmiarów nieosiągalnych dla przeciętnego fana caravaningu w Europie. Bazą dla takich kamperów jest typoszereg F150/F250/F350, RAM 1500/2500/3500, Chevy/GMC 1500/2500/3500, ale też np. Toyota Tundra i Tacoma, Ford Ranger, Chevy Colorado i GMC Canyon.

W USA rynek jest mocno przywiązany do rodzimych producentów i rozwiązań technicznych. Jednym z nich są bliźniaki kół tylnych. Królują tam jednostki

eprasa.pl 6768a38eb7



Używany egzemplarz to oczywiście większe ryzyko i tym bardziej warto skorzystać z usług agenta lub brokera specjalizującego się w przesyłkach kamperów. Można też czerpać z doświadczenia dużych sprzedawców amerykańskich na rynku wtórnym – tu jedna z okazji na witrynie firmy DeMartini RV Sales. Thor Outlaw 38MB (rocznik 2023) był na początku marca br. do kupienia za 199 900 dol.

o pojemności np. 4.6L/V8, 5.4L/V8, 6.8L/V10, a w jeszcze większych apartamentach bazujących na podwoziu F-53 jednostka 7.3L Triton V8. Za oceanem prawie wszystko jest o numer większe, więc także infrastruktura kempingów nie stawia ograniczenia dla posiadaczy największych, bo trzyosiowych apartamentów na kołach.

Jest jednak jeszcze inny sposób, by cieszyć się mocniejszym wariantem silnikowych, acz ubranych w europejskie szaty pojazdów. W wielu przypadkach auta użytkowe i dostawcze za oceanem są klonami tych w UE. I tam, i u nas taki Fiat Ducato jest bardzo popularną bazą dla producentów kamperów. Tyle że tam nosi znaczek ProMaster i jako kampervan jest świetnym połączeniem europejskiej stylizacji i mocnego amerykańskiego silnika. O ile my skazani jesteśmy na mocno wysilone jednostki w dieslu, o tyle tam standardem jest benzynowy V6 i 284 KM. Podobnie jest z Fordem Transitem czy Mercedesem Sprinterem. Ten drugi sprzedawany jest jako Freightliner Sprinter z jednostką 3.0L V6. Pomysł to mniej ekstrawagancki, ale na pewno ciekawy, gdy spojrzymy na egzemplarze z rynku wtórnego – po prostu unifikacja gamy modelowej sprawia, że o części zamienne nie będzie żadnego problemu.

Kroki i koszty związane z importem z USA do Europy

Import samochodu ze Stanów Zjednoczonych do Europy to złożony proces. Ważne jest, aby uwzględnić nie tylko cenę zakupu pojazdu, ale także wszystkie powiązane koszty, w tym cła, podatki i dostosowanie do norm UE. Jedno to sprowadzić, drugie to zarejestrować!

Pomijając lukę w postaci IVA, większość z nas musi się liczyć z niemałymi przeszkodami, by wejść w posiadanie amerykańskiej motoryzacji – i nie tylko dlatego że instalacja pokładowa kampera jest na 110 V. Nie bez powodu liderzy wyposażenia, by wspomnieć firmę Dometic, mają osobne zakładki produktów (klimatyzatory, ogrzewanie postojowe, lodówki) dla rynku europejskiego i USA czy Kanady. Aby taki kamper mógł poruszać się po drogach europejskich, często wymaga modyfikacji, m.in. świateł drogowych, prędkościomierza.

Fani caravaningu polecają sobie kampery kupowane w USA za pośrednictwem platform aukcyjnych, takich jak Copart lub IAAI, a także specjalistycznych stron internetowych z prywatnymi ofertami. Giełdy samochodowe to tradycyjne miejsca, gdzie można znaleźć oferty kamperów czy interesującej nas bazy (furgonów, autobusów itp.). To wciąż interesująca opcja, jeśli preferujemy bezpośredni kontakt ze sprzedawcą i możliwość obejrzenia pojazdu na żywo. Warto wtedy odwiedzić także komisy i dilerów pojazdów kempingowych, acz tu akurat kontakt przez internet daje całkiem spore możliwości.

Samochody z USA są zazwyczaj transportowane w kontenerach lub za pośrednictwem specjalistycznych statków typu Ro-Ro (roll-on/roll-off), a czasem po prostu z użyciem kontenerów. Najczęściej polecane porty do odbioru samochodów z USA to: Hamburg, Rotterdam, Antwerpia. Ponadto

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7

wysyłka do portów w Niemczech, Holandii lub Belgii umożliwia łatwy dalszy transport do innych krajów europejskich drogą lądową lub koleją. Wysyłka może trwać od trzech do sześciu tygodni. Transport auta z USA do Polski trwa zazwyczaj 9–12 tygodni, a czasem i pięć miesięcy (jeśli występują ekstremalne opóźnienia).

Gdy samochód dociera do europejskiego portu, rozpoczyna się proces odprawy celnej. W przypadku większości aut importowanych z USA standardowe cło importowe w UE wynosi 10% wartości pojazdu. VAT to kolejny główny podatek, który należy zapłacić przy imporcie samochodu do Unii. Stawki VAT różnią się w zależności od kraju: Niemcy – 19%, Francja – 20%, Holandia – 21%, Dania – 25%. W Niemczech obliczenie wyglądałoby następująco dla pojazdu kupionego za 10 tys. dol. Koszty wysyłki i ubezpieczenia: 2 tys. dol; całkowita wartość dla celów celnych: 12 tys. dol.; cło importowe (10%): 1200 dol.; wartość do obliczenia VAT: 12 tys. dol. + 1200 dol. = 13 200 dol. VAT (19%): 2508 dol. Całkowita kwota do zapłaty za odprawę celną wyniosłaby zatem 1200 dol. (cło) + 2508 dol. (VAT) = 3708 dol. A w Polsce? Podatek celny (10%), akcyza (skoro silnik powyżej 2 tys. cm^3, to 18,6%), no i wyższy VAT (23%).

OCHRONA PRAWNA KUPUJĄCYCH AUTA ZZA OCEANU

W ramach prywatnego importu do Polski z USA trafia niemało egzemplarzy pojazdów. Powód? Coraz bardziej się to opłaca. Co innego, że nie zapoznawszy się z faktycznym stanem technicznym takiego auta przed zakupem, wielce ryzykujemy!

Okazuje się, że zdjęcia lub film nie zawsze przedstawiają faktyczny stan – upatrzona przez nas okazja to odpowiednio przygotowany „egzemplarz kampera" zainscenizowany z myślą o wielce bogatej fotografii. Niestety ujawniane dane o przeszłości aut sprowadzanych z USA nie prezentują się dobrze. Prawie 94% z nich ma na swoim koncie jakąś szkodę. Ponad 11% ma cofnięty licznik. Rośnie także liczba samochodów „po kradzieży". W każdej z tych kategorii auta z USA wypadają gorzej lub znacznie gorzej od tych sprowadzanych z Europy.

– Oferty z USA bywają kuszące, jednak warto się zastanowić nad tym, czy gra jest warta świeczki. Niezależnie od tego, czy chodzi o gotowy samochód sprowadzony i wystawiony już do sprzedaży w Polsce, czy też o auto z aukcji, warto pobrać raport historii pojazdu i sprawdzić, z czym mamy faktycznie do czynienia. Z uwagi na odległość od sprzedającego wyjaśnienie pewnych kwestii lub dochodzenie swoich praw po fakcie może być po prostu niemożliwe – uczula Matas Buzelis, ekspert motoryzacyjny w firmie carVertical, która weryfikuje przeszłość pojazdów na rynku wtórnym.

Wniosek? Niezależnie od tego, czy chodzi o gotowy samochód sprowadzony i wystawiony już do sprzedaży w Polsce, czy też o auto z aukcji, warto pobrać raport historii pojazdu i sprawdzić, z czym mamy faktycznie do czynienia. Najlepiej powierzyć to zadanie specjaliście. Stawka prowizji brokera wynosi zwykle 1500–3000 zł, ale może znacznie wzrosnąć dla kamperów.

Jest jeszcze inny sposób, by ograniczyć koszty. Kamper jako mienie przesiedleńcze z USA? To temat na osobny artykuł. Poprzestańmy tu na tym, że o mieniu przesiedleńczym mówimy wtedy, kiedy osoba, która opuszcza Stany, zamierza zabrać ze sobą swój majątek osobisty, który przeznaczony będzie na własne potrzeby. Zasady określające warunki przesiedlenia mienia ustala prawo państwa, z którego osoba wyjeżdża.

REKLAMA



KAMPEROWA UKŁADANKA KTÓRE WNĘTRZE JEST DLA CIEBIE?

CZĘŚĆ 2

Kuchnia

Marcin Turko

Planując zmienić kampera na inny model lub kupując taki pojazd po raz pierwszy, poza innymi istotnymi cechami takimi jak rodzaj nadwozia np. kampervan czy półintegra, pojemność i moc silnika, rozglądamy się za dostępnymi układami wnętrz. Przeczesując oferty zakładamy pewne ramy, którymi są np. odpowiedni rozkład i ilość miejsc noclegowych. Istotnym warunkiem niejednokrotnie decydującym o wyborze danego pojazdu jest np. łazienka z możliwością wzięcia prysznica, a także dzienna przestrzeń użytkowa i kuchnia.

eprasa.pl 6768a38eb7

Jak w domu

Kuchnia w domu jest niezwykle istotnym elementem codziennego życia. To tam przygotowujemy posiłki, bywa, że spędzamy czas z rodziną i przyjaciółmi, a także eksperymentujemy z nowymi przepisami. Podobnie jak w domu, kuchnia w kamperze powinna być funkcjonalna i dobrze zorganizowana. Ci, którzy są już wprawieni w boju zapewne tego nie odpuszczą, ale świeżo upieczeni miłośnicy tej formy wypoczynku na pierwszy rzut oka mogą nie zorientować się, iż nie wszystkie propozycje kuchni w kamperach spełnią ich oczekiwania. Czasem można odnieść wrażenie, że aneksy kuchenne to miejsca, którym na etapie projektowania poświęca się coraz mniej czasu, a ich walory użytkowe bywają skrajnie różne. Częstokroć nie posiadają żadnej płaszczyzny do przygotowania posiłków, a przecież szafki, kuchenka gazowa i zlewozmywak to nie wszystko. Ostatnio na targach podczas rozmowy o kuchni w jednym z kamperów usłyszałem od sprzedawcy „a kto teraz gotuje w kamperze? Jedzie się na urlop, aby odpocząć". Mądrego dobrze posłuchać, ale na moje pytanie o powód zainstalowania tu trzech palników gazowych już nie odpowiedział... Szanujmy się, nie wszyscy stołują się w restauracjach, a wybrany dla siebie pojazd musi spełniać maksimum oczekiwań, dlatego w drugiej części kamperowej układanki za i przeciw o kuchniach.

Blat roboczy to podstawa

Jak już wspomniałem, pojemne szafki, kuchenka gazowa i zlewozmywak to nie jest jeszcze recepta do kuchnię doskonałą. Aby wygodnie i bez rozkładania akcesoriów kuchennych na wszelakich powierzchniach wokoło wnętrza przygotować posiłek dla rodziny, potrzebne jest miejsce. Swoboda położenia choćby deski do krojenia to podstawa. Nie zawsze uda się do tego wykorzystać pokrywę zlewozmywaka czy palników. Chcąc przepłukać warzywa czy postawić coś na gazie ciężko jest żonglować tymi klapami, dlatego istotnym będzie posiadanie ku temu powierzchni roboczej. Na blacie z niewielkimi marginesami wolnej przestrzeni to bardzo niewygodne, a czasem niemożliwe. Potrzeba postawienia małego czajnika czy coraz popularniejszych w caravaningu małych ekspresów do kawy to kolejny aspekt, na który warto zwrócić uwagę przy wyborze. Jakże często w wąskich i krótkich kampervanach spotkać można większy blat roboczy niż w 7,5 metrowej półintegrze! Dlatego warto szukać, oglądać, pytać. Zróbmy zatem krótki przegląd rozwiązań kuchennych w kamperach półzintegrowanych i kampervanach. To tylko wybrane spośród wielu, ale za to najpopularniejsze.

Kuchnia mała, kompaktowa, popularna







Taki mały aneks kuchenny jest często stosowanym rozwiązaniem, ale część robocza bywa równie skromna. Powierzchnia z reguły jest zbyt mała, aby obok kuchenki i zlewozmywaka oferować coś więcej. Jednym wystarczy, inni skreślą to rozwiązanie już na progu kampera. Przedstawione przykłady różnią się funkcjonalnością i rozmieszczeniem urządzeń. W jednym umieszczono je blisko ściany, uzyskując dzięki temu małą, ale przydatną część roboczą, w drugim kuchenkę i zlewozmywak ustawiono bardziej centralnie co zminimalizowało przestrzeń roboczą. Dodatkowy, rozkładany blat nieco ratuje sytuację, ale utrudnia wejście do kampera. Trzeci układ dysponuje dodatkowym, bardzo praktycznym blatem nad szafką.

+

- zajmują mało przestrzeni zabudowy,
- duża ilość miejsca do przechowywania
- mimo małej powierzchni niektórzy producenci starają się rozmieścić urządzenia tak, aby pozostało miejsce do przygotowania posiłków

–

- płytka część robocza blatu, albo dostępna dopiero po zamknięciu klapy zlewozmywaka lub kuchenki
- zazwyczaj brak miejsca na swobodne postawienie expresu, czajnika
- dodatkowy, rozkładany blat może utrudniać wejście do kampera

eprasa.pl 6768a38eb7

Kuchnia w kształcie L







Kuchnia w kształcie litery L jest równie popularna, a przy tym praktyczna. Ten rodzaj zabudowy aneksu kuchennego występuje przeważnie w połączeniu z częścią wypoczynkową. Jeśli urządzenia są odpowiednio rozplanowane, nie brakuje blatu roboczego ani miejsca nawet na czajnik lub ekspres. Przykłady ze zdjęć pokazują jak istotna jest wielkość kuchenki i zlewozmywaka oraz ich rozmieszczenie w narożnej kuchni.

+

- bardzo wygodny układ do prac kuchennych
- duża ilość miejsc do przechowywania

–

- absorbuje nieco więcej przestrzeni niż wcześniejszy, szczupły układ
- niekiedy zlewozmywak i kuchenka zainstalowane są niefortunnie i mimo sporej powierzchni blatu, część robocza jest skrajnie mała

Kuchnia w kampervanie

Zabudowa popularnych blaszaków to zawsze wyzwanie dla konstruktorów. Trzeba pogodzić zakusy na przestrzeń jak w półintegrze z mobilnością, którą daje takie szczupłe nadwozie. Mimo wszystko w wielu zabudowach daje się wygospodarować miejsce na solidny, jak na te warunki, aneks kuchenny. W zobrazowanych przykładach widać dwa różne sposoby instalacji lodówki co przekłada się na ilość miejsca roboczego. Zawsze jest coś za coś, ale warto szukać dobrych rozwiązań nawet w takich małych kamperach.





+

- wystarczająca ilość miejsca do przechowywania
- Blat roboczy jest niewątpliwą zaletą, jeśli występuje

–

- meble kuchenne są wąskie, a szafki płytkie, ale to wynika ze specyfiki tego rodzaju zabudowy
- nie zawsze znajdzie się miejsce na swobodne odstawienie przedmiotów kuchennych

Podsumowując, kuchnia w kamperze to często kompromis między przestrzenią a funkcjonalnością. Choć wymaga pomysłowości i elastyczności w organizacji, może dostarczyć zaskakująco dużo komfortu na niewielkiej przestrzeni. Poprzez przemyślane rozwiązania i skuteczne wykorzystanie dostępnego miejsca, kuchnia w kamperze może stać się sercem mobilnego domu, oferując wygodę i przyjemność gotowania nawet podczas podróży.

eprasa.pl 6768a38eb7







eprasa.pl 6768a38eb7

WIĘCEJ NIŻ DWIE BUTLE GAZU

Gaz na pokładzie naszego sprzętu może być zmagazynowany dwojako. Najpopularniejszym rozwiązaniem dla posiadaczy przyczep i kamperów jest wożenie butli. Czy i kiedy warto zainwestować w zbiornik stały na gaz?

Rafał Dobrowolski



Na potrzeby stałej instalacji gazowej w przyczepach i kamperach najczęściej oferowane są butle 11-, rzadziej pięciokilogramowe. Różnorodność butli zapewnia nie tylko wygoda, ale czasem też sprawia niemałe utrapienie, gdy zmierzymy się za granicą z panującymi zwyczajami dotyczącymi możliwości napełniania posiadanej butli. Czasem niestety nieodzowne będzie wypożyczenie czy zakup „obcej butli"

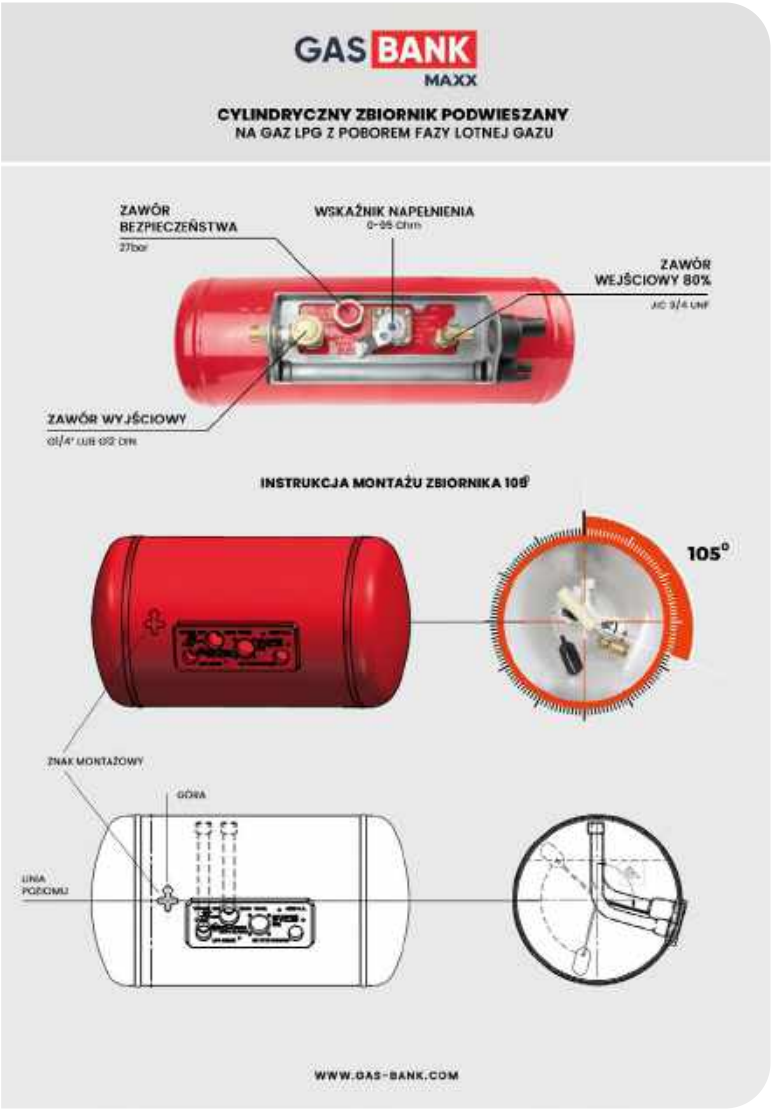
Gaz jest niezbędnym źródłem zasilania odbiorników mocy większości kamperów i przyczep kempingowych. Służy przede wszystkim do ogrzewania – jego odpowiedni zapas jest krytyczny dla wszystkich fanów zimowego caravaningu. Gaz służy także do gotowania, ale również do zasilania lodówki. Oferowane są butle w kilku różnych pojemnościach, ale też nie zawsze kompatybilnych systemach napełniania. Z myślą o kampervanach powstały przykładowo niewielkie, 2,8-kilogramowe butle typu Camping Gaz. Do zasilania turystycznych (przenośnych) kuchenek znajdziemy na rynku butle o pojemności: 0,5 kg, 1 kg, 2 kg, 3 kg i 5 kg.

Na potrzeby stałej instalacji gazowej w przyczepach i kamperach najczęściej oferowane są butle 11-, rzadziej pięciokilogramowe. Zazwyczaj gaz magazynowany jest w butlach umieszczonych w specjalnym schowku. Najczęściej stosuje się wymienne butle gazowe, które po prostu wymieniamy na pełne. I tu pierwsza uciążliwość owego standardu – najczęściej w najmniej oczekiwanym momencie będziemy gorączkowo rozglądali się za punktem napełniania butli. Wszystkie odbiorniki w naszych pojazdach pracują na paliwie w fazie gazowej. Instalacja dwubutlowa z automatycznym przełącznikiem jest bardzo częstym widokiem w pojazdach kempingowych, ale czy na wskroś komfortowym?

eprasa.pl 6768a38eb7



Zbiornik na gaz to po prostu wygoda, ponieważ szybko i w dodatku taniej można uzupełnić zapasy na dowolnej stacji LPG w Europie. Tu instalacja na pokładzie luksusowego kampera Niesmann+Bischoff Flair. O ile butle muszą pracować w pionie, o tyle zbiorniki dają większą swobodę instalacji



Kto podróżuje nie tylko w Polsce, ten pewnie doświadczył braku standardu w tej kwestii. W Europie każdy kraj ma własny, inny rodzaj butli gazowej i nie możemy na przykład wymienić francuskiej butli na taką w Hiszpanii. Unia Europejska nie wypracowała rozwiązań uniwersalnych, stąd wielość systemów gwarantujących transport gazu na pokładzie naszego pojazdu. Przykładowo w samych tylko Niemczech istnieje kilka systemów, wyróżnionych kodami i dla ułatwienia także kolorami butli. I tak „czerwona" butla jest sprzedawana z kaucją (30 euro za 11-kilogramową butlę), ale wymienić można ją tylko tam, gdzie się ją kupiło! Z kolei „szara" stanowi z założenia wyposażenie pojazdu i można ją wymienić na pełną niemal w każdym punkcie (np. na stacji LPG), ale taka butla jest też droższa (30 euro za butlę 5 kg i 50 euro za 11 kg). Żeby było jeszcze ciekawiej, i „czerwone", i „szare" mają identyczny wygląd, ale nie mają uniwersalnych zaworów, więc wymagają adapterów.

Nie wymienisz, nie napełnisz

W podróży po różnych krajach może się bowiem okazać, że posiadanej butli ani nie wymienimy na pełną, ani też nie uda się nam jej napełnić (np. w Szwajcarii)! Czasem nie pozostaje po prostu nic innego, jak nabyć... nową. Można faktycznie odnieść wrażenie, że producenci pojazdów kempingowych zakładają, że jeśli kupiłeś kampera lub przyczepę we Francji, będziesz jeździł tylko na krótkie wakacje czy zimowe ferie, więc system dwubutlowy powinien gwarantować odpowiednią autonomię domu na kołach.

Butli gazowych nie można napełniać na stacjach benzynowych. A to o tyle istotne, że o ile koszt zakupu i montażu zbiornika na gaz jest znacznie wyższy, o tyle to rozwiązanie jest wyraźnym zwycięzcą w analizie kosztów i korzyści. Dość powiedzieć, że LPG jest tańszy niż ten magazynowany w butlach!

Kto szuka oszczędności, bo podróżuje intensywnie, tego na pewno przekona rozwiązanie w postaci umocowanego na stałe zbiornika gazowego. Zapewnia on nie tylko komfort napełniania. To także oszczędność miejsca w pojeździe, ponieważ jego montaż realizowany jest pod podłogą np. kampera.

Ale zacznijmy od początku. Czy w pojazdach używane są zbiorniki na stałe, czy butle, decyduje producent, względnie zamawiający, ustalając specyfikację techniczną przed produkcją. Taki standard przyjęto wśród producentów pojazdów kempingowych z jednego powodu. – Przerabianie pojazdu jest bardzo trudne i kosztowne – dowodzi Lydia Schuster z firmy GOK Regler und Armaturen Polska Sp. z o.o. – Z reguły droższe pojazdy z najwyższej półki (np. Morelo)

eprasa.pl 6768a38eb7

wyposażane są w zbiorniki na stałe, a tańsze w butle. Jest to zatem kwestia głównie kosztów, a nie danych technicznych – dodaje.

W kamperze można zamontować stały zbiornik paliwa w różnych miejscach – pod podłogą, ale też np. w tylnym garażu. – Zbiorniki podwieszane z wyjściem fazy lotnej gazu, ze względu głównie na ich duże pojemności do 200 l, stosowane są zazwyczaj w ekskluzywnych kamperach typu Niesmann+Bischoff czy Morelo. Ale również niewielkie zbiorniki 16- lub 25-litrowe znajdują zastosowanie w pojazdach typu kampervan, dlatego że montaż podpodłogowy pozwala zaoszczędzić ograniczone miejsce w środku pojazdu – mówi Grzegorz Cieśla, prezes Carbon Zorro, firmy wyspecjalizowanej w instalacjach gazowych w caravaningu.

Początkowe koszty stałego zbiornika dużo wyższe, ale...

Podczas gdy 11-kilogramowa butla gazowa dostępna jest już za ok. 110 zł, to zbiornik gazu zamontowany w kamperze kosztuje przynajmniej 1 tys. zł. Zbiorniki podwieszane z poborem fazy lotnej gazu to inwestycja – wydatek z zestawem montażowym wynosi przynajmniej 2 tys. zł. Różnica jest więc znaczna i pod względem kosztów początkowych wskazuje na zwycięstwo systemu wymiennych butli gazowych. Gdzie jednak widać przewagę zbiorników?

Zbiorniki gazu o pojemności 50 l można kupić za ok. 400 euro, a wraz ze wzrostem pojemności ich ceny nie rosną arytmetycznie, więc czterokrotnie większy zbiornik (o pojemności aż 195 l) kosztuje relatywnie niewiele, bo poniżej 800 euro. Przykładowo produkty Wynen Gas GmbH to aż 23 zbiorniki o pojemności od 20 do 195 l. Najmniejsze zbiorniki na fazę lotną, podwieszane pod podłogą pojazdu kempingowego, mogą być lekkie (cylindryczny 16-litrowy zbiornik waży tylko 13,5 kg i 20 kg zatankowany gazem). Tej samej średnicy (200 mm) zbiornik 30-litrowy jest dwukrotnie dłuższy – mierzy 1052 mm, więc nadal łatwo go zamontować w kamperze, a nawet w przyczepie kempingowej. I waży odpowiednio: 18,9 i 30,9 kg. Innymi słowy, im większy zasobnik, tym bardziej wygrywa z butlami pod względem redukcji masy tak doposażonego pojazdu.

Tu istotna uwaga. Modernizacja polegająca na zamontowaniu dwóch mniejszych zbiorników zamiast

Europejskie typy złączy do tankowania LPG

Co kraj to, obyczaj. Zróżnicowanie gniazd do tankowania LPG jest spore, mimo że ogranicza się do czterech rodzajów przyłączy. Patrząc na mapę, łatwo zauważyć tendencję, że kraje sąsiadujące lub grupa krajów używa tego samego standardu. W niektórych państwach, jak na przykład Norwegii, Hiszpanii czy Portugalii, stosuje się równolegle dwa typy złączy. W związku z tym planując wyprawę w głąb Europy, warto pamiętać o zakupie odpowiednich przejściówek. Pojedyncze przejściówki lub gotowe zestawy wyposażone we wszystkie złącza są dostępne na rynku i można je kupić w sklepach z akcesoriami caravaningowymi.




01 **DISH** talerzowy


02 **EURO** connector


03 **UK** bayonnet


04 **ACME**

eprasa.pl 6768a38eb7

jednego dużego nie jest opłacalna. Może mieć sens w przypadku niektórych modeli kamperów, w których nie ma miejsca na jeden zbiornik. Wysokie koszty zbiornika na gaz nie wynikają z kosztów zakupu samego zbiornika, ale raczej z konieczności jego zamontowania przez specjalistę. Jeśli chcesz spełnić wymogi prawne, musisz się liczyć z kosztem w warsztacie co najmniej 1 tys. euro. W zależności od stopnia skomplikowania montażu zbiornika gazu cena może wynieść nawet 4 tys. euro! Zanim zdecydujesz się na montaż stałego zbiornika na gaz lub butli z gazem, powinieneś zasięgnąć informacji o kosztach montażu w lokalnej firmie. Dopiero gdy weźmiesz pod uwagę cenę zbiornika i montażu, będziesz mógł ocenić, czy wydatek ten jest wart zachodu.

Dużo wyższy koszt większego zbiornika może się szybko zwrócić, ponieważ rzadziej będziesz musiał tankować LPG, będziesz miał ciepło nawet w zimnych regionach na bardzo długi czas, nim przyjdzie podjechać na najbliższą stację paliw. Jeśli podróżujesz za granicę, warto zajrzeć na stronę myLPG.eu. Po wprowadzeniu lokalizacji można szybko i łatwo wyświetlić na niej listę stacji benzynowych w okolicy. Oznacza to, że bez problemu znajdziesz najbliższą stację benzynową w Norwegii lub Francji, jeśli poziom paliwa w zbiorniku jest niski. Strona oferuje również aplikację na systemy Android i iOS, dzięki której możesz łatwo uzyskać dostęp do spisu stacji benzynowych na swoim smartfonie lub tablecie. I tu dochodzimy do kolejnej przewagi stałego zbiornika.

Masz dość dźwigania butli?

Możliwość uzupełniania gazu w dogodnym momencie, bo przy okazji tankowania paliwa do kampera, skoro łatwo po prostu skorzystać z sąsiedniego dystrybutora LPG, idzie w parze z ekonomiką. Otóż taki gaz w UE jest o około 1/3 tańszy niż konfekcjonowany w butli, acz są wyjątki od tej reguły: we Francji za litr LPG zapłacimy ok. 1 euro, nieco więcej w Niemczech. W Polsce taka pokusa rośnie szczególnie, bo butle napełniane są w rozlewniach posiadających status składów podatkowych. W ustawie o podatku akcyzowym przewidziano obciążenie paliw gazowych przeznaczonych do celów opałowych w wysokości 1,28 zł za GJ. To stąd pokusa użycia paliwa LPG ze stacji paliw, które są zwolnione z akcyzy.

Wysokie właściwości ekologiczne propanu-butanu wynikają z faktu, że jest on dostarczany w proporcjach dostosowanych do pory roku (lato/zima).
– Gaz propan-butan (LPG jako jego płynna forma) składa się z mieszaniny propanu i butanu w różnych proporcjach, np. w Polsce w zależności od pory roku mamy ustawowo gaz zimowy z przewagą propanu i gaz letni z przewagą butanu – mówi Grzegorz Cieśla, prezes firmy Carbon Zorro. – Gaz jest przechowywany w butlach pod ciśnieniem od około 2 do 10 atmosfer, jednak ze względów bezpieczeństwa musi pozostać 20% wolnej przestrzeni na parowanie i rozszerzanie gazu. Z tej przestrzeni pobierana jest tzw. faza lotna używana np. do gotowania i ogrzewania. Butan ma większy wydatek energii z litra, więc jest preferowany, jeśli nie ma znaczenia temperatura otoczenia.

	Zbiornik podwieszany	Butla GasBank
Pojemność	16–120 l	do 27 l dla pojedynczej butli 11 kg
Waga	13,5–40 kg	4–8,5 kg
Cena	2200–2900 zł brutto	900–2000 zł brutto
Cena za montaż	ok. 1000 zł	ok. 200 zł

Zasadnicze cechy zbiorników podwieszanych oraz butli gazowych

To dlatego w mroźnych warunkach zaleca się stosowanie gazu o zawartości propanu wynoszącej 95–100%, o co po prostu łatwiej w systemie butlowym. Na stacjach tankowania LPG w okresie letnim wielu dostawców stosuje proporcje 40% propanu i 60% butanu, natomiast zimą są one odwrócone. Wniosek? Niższa temperatura wrzenia propanu (-42 stopnie) w porównaniu z butanem (-0,5 stopnia) nie będzie więc w pełni wykorzystana przez fanów caravaningu, którzy zrezygnują z systemu butlowego. Innymi słowy, w ujemnych temperaturach i przy montażu bez dodatkowego ocieplenia taki zasobnik ma swe wady. W dodatnich temperaturach walory takich propozycji będą nas cieszyć dzięki nieporównywalnie większej autonomii.

Legalizacja co 10 lat

Oba interesujące nas tu rozwiązania gwarantują podobnie długi czas użytkowania. Po 10 latach wymagane jest przeprowadzenie okresowej kontroli. Czy zamiast wymiennych butli gazowych do pomyślenia jest rozwiązanie tak funkcjonalne jak zbiornik stały? Rynek nie znosi próżni i alternatywnym rozwiązaniem jest swego rodzaju hybryda, tj. butlowy system, który ma specjalny zawór wyprowadzony na zewnętrz (np. zabudowy kempingowej), co umożliwia bezpieczne tankowanie LPG na każdej stacji. Mowa tu o systemie typu GasBank – butlach o niewielkiej wadze. Takie butle są zdecydowanie droższe od typowych, ale nieco tańsze od zbiornika o podobnej pojemności. Obojętnie, czy powyższe butle, czy zbiornik – w podróże zagraniczne warto zabrać ze sobą zestaw adapterów, by móc podłączyć pistolet do tankowania do zaworu wlewowego.

Fot. R. Dobrowolski i materiały firm: Carbon Zorro, FUGAZI Sp. J., Niesmann+Bischoff

eprasa.pl 6768a38eb7



POBUDKA Z ZIMOWEGO SNU

PRZYGOTOWANIE POJAZDU KEMPINGOWEGO DO SEZONU

Pamiętamy czasy, kiedy pierwsze wietrzenie pojazdów kempingowych robiło się po odejściu śniegów na przełomie kwietnia i maja. Teraz takie zimowe warunki w naszej szerokości geograficznej są rzadkością, przez co większość z nas dużo wcześniej kręci się niecierpliwie wokół swoich przyczep i kamperów odstawionych na zimowy sen. Wschodzące coraz wcześniej słońce to sygnał, że czas brać się do roboty i przygotować sprzęt do pierwszego wyjazdu.

eprasa.pl 6768a38eb7





Teleskopowa szczotka z miękkim włosiem ułatwi prace związane z myciem poszycia

Warto mieć dedykowane środki do konkretnych zastosowań

Marcin Turko

Użytkownicy kamperów i przyczep kempingowych eksploatujący je cały rok są w zdecydowanie lepszej sytuacji, ponieważ stan pojazdu, jego instalacji, a nawet czystości kontrolują cały czas. Odstawienie domku na kołach na zimowy odpoczynek będzie skutkowało koniecznością wykonania wielu prac, aby przygotować go do nowego sezonu. Mycie i sprzątanie wnętrza to jedno. Kontrola stanu technicznego i ewentualne naprawy to drugie.

Mycie z zewnątrz

Mycie pojazdu kempingowego po zimie to trochę jak próba przywrócenia blasku zabłoconym butom po biegu katorżnika. Na początku wydaje się to nie do ogarnięcia, ale przy odpowiedniej determinacji można osiągnąć sukces. Od warunków i sposobu przechowywania pojazdu w zimie będzie zależał nakład prac koniecznych przy tej jakże przyjemnej czynności. Pierwsze mycie lepiej wykonać ręcznie, ponieważ nagromadzone przez zimowe miesiące osady potrzebują czasu, aby namoknąć i poddać się chemii. Tu zasady są takie same jak przy myciu samochodu – myjemy od góry do dołu. Warto pojazd ustawić na pochyleniu, aby zabierany przez wodę z chemią brud szybciej spływał z dachu. W przyczepie wystarczy opuścić dyszel jak najniżej. Rynek oferuje mnóstwo specyfików mniej lub bardziej agresywnych dla brudu, ale zwłaszcza przy nowszych pojazdach trzeba być ostrożnym. Dzisiejsze, ekologiczne lakiery dosyć szybko reagują na agresywne środki czyszczące, dlatego warto używać chemii dedykowanej. Z nie mniejszą ostrożnością trzeba się obchodzić, używając myjki ciśnieniowej. Mycie poszycia lancą daje szybki i dobry rezultat, ale trzeba do tego podchodzić z rozsądkiem. Nie zaszkodzi ostrożność w pobliżu okien, kratek lodówki, a nawet folii i naklejek, które są zdobieniem niemal każdego pojazdu kempingowego. Pierwsze mycie po zimie będzie doskonałą okazją, by zwieńczyć je solidnym wietrzeniem wnętrza. A skoro okna i drzwi będą otwarte na oścież, to stwarza świetną okazję, aby po odparowaniu wody zadbać o uszczelki. Środków do konserwacji gumy jest bez liku. Nie każdy zapewne czuje się fanem detailingu, ale uszczelki okien, drzwi i klap serwisowych odwdzięczą się za ten drobny zabieg dłuższą żywotnością. To niczym kremy przeciwzmarszczkowe na dzień i na noc.

eprasa.pl 6768a38eb7



Płyn do czyszczenia instalacji wodnej doskonale rozprawi się z tym, co niewidoczne i niepożądane



W swoim arsenale caravaningowej chemii warto mieć łatwy w użyciu środek do konserwacji podwozia i miejsc mocowania



Czyszczenie oraz smarowanie śrub podpór zapewni ich łatwe użytkowanie

Sprzątanie wnętrza

Sprzątanie wnętrza naszych pojazdów jest niczym udomowiona wersja eksploracji dżungli. Uzbrojeni w odkurzacz, ściereczki i butelkę detergentu, wyruszamy na wyprawę, aby odkryć, co przez zimę mogło się zagnieździć we wszelakich zakamarkach. Ruszamy do walki z kurzem, pajęczynami, wyciągamy materace na zewnątrz, nie tylko po to, by łatwiej dotrzeć do każdego zakamarka pod siedziskami i łóżkami, ale także aby dać im chwilę oddechu w pierwszych promieniach wiosennego słońca. Przy sprzątaniu wnętrza wystarczy ciepła woda, domowy środek do mycia i ściereczka z mikrofibry. Po umyciu szafek warto zostawić je otwarte, bo przecież nie chcemy zamknąć tam wilgoci, która mogłaby stworzyć sobie warunki hodowlane. Nie zapominamy też o lodówce i piecu Truma. Ten ostatni za blaszaną obudową gromadzi kurz, który usuniemy np. odkurzaczem z ssawką szczelinową. Kaseta toalety chemicznej również potrzebuje naszej troski. Smar silikonowy w tubie lub aerozolu pomoże nam utrzymać jej elementy ruchome w doskonałej formie.

Pod osłoną pieca Truma dość szybko gromadzą się zanieczyszczenia. Warto tam zaglądać przy każdym sprzątaniu wnętrza



Markiza i przedsionek często zapominane

Wiosenne sprzątanie to doskonała okazja, aby doprowadzić do porządku przedsionek lub markizę, które są narażone na wilgoć, brud czy kapiącą z drzew żywicę. Nie zawsze podczas pakowania się do odjazdu był czas i klimat, by się temu bliżej przyjrzeć. Jeśli teraz, wiosną się nie uda, to zmaleją szanse na to, że wraz ze startem sezonu wyjazdowego potraktujemy poważniej nasze tarasowe zadaszenia wilgotną szmatką z dodatkiem wody i detergentu. Gdyby się okazało, że woda z mydłem się poddaje, w sklepach znajdziemy specjalne środki do walki z trudnymi do usunięcia zabrudzeniami na takich powierzchniach, głównie z PCV.

Nic samo się nie psuje, ale...

Mając za sobą porządki, warto po zimowym postoju przetestować urządzenia pokładowe takie jak lodówka, podgrzewacz wody, ogrzewanie, klimatyzacja, a nawet baterie umywalkowe. Zimy stulecia nie było, ale usterki np. w instalacji wodnej wskutek pozostawienia w niej niewielkich ilości wody to dość częsty przypadek. Gdy w trakcie porządkowania wnętrza znajdziemy jakiekolwiek ślady po gryzoniach, to sygnał alarmowy do kontroli wszelkich instalacji. Czyszczenie instalacji wodnej to temat niezwykle istotny. Użytkownicy stosują tak wiele metod odświeżenia instalacji, że trudno je tu wymieniać, ale i strach testować, aczkolwiek najpopularniejszymi domowymi sposobami okazuje się użycie kwasku cytrynowego lub kostek do zmywarki. Choć czasem z dystansem podchodzimy do dedykowanych caravaningowi specyfików, w przypadku instalacji wodnej pojazdu lepiej zaufać odpowiedniej chemii i postępować z nią ściśle według instrukcji producenta.

Stan techniczny ponad wszystko

Doskonale wyglądające nadwozie i piękne wnętrze to tylko walory wizualne. Po zimowym postoju priorytetem powinny być czynności związane z bezpieczeństwem jazdy. Chcąc utrzymać kampera lub przyczepę kempingową w dobrej kondycji, trzeba m.in. raz na jakiś czas dać nura pod spód i zobaczyć, co tam

eprasa.pl 6768a38eb7



Stan i wiek opon są bardzo ważne dla bezpieczeństwa. Głębokość bieżnika nie zawsze świadczy o dobrej kondycji opony

słychać. Przeglądnięcie całej podłogi da nam odpowiedź, czy wszystkie elementy przykręcone od spodu są stabilne, a samo podwozie nie wymaga np. poprawek w zabezpieczeniu go przed wilgocią. Stan i wiek opon to równie ważny temat. To, że głębokość bieżnika jest bliska fabrycznej, nie świadczy jeszcze o dobrej kondycji opony. Pięcio-sześcioletnie gumy, mimo wspomnianego stanu, winny odejść na emeryturę. Ciśnienie w oponach po kilkumiesięcznym postoju na pewno wymaga sprawdzenia. Sprawność działania hamulców, stan linki zrywki, która w sytuacji awaryjnej odpowiada za zatrzymanie przyczepy w razie odpięcia w trakcie jazdy, oraz sprawność podpór to kolejne punkty, które absorbują czas, ale wymagają starannej konserwacji, zwłaszcza po dłuższym postoju zimą. Jeśli nie czujecie się na siłach, aby samodzielnie oceniać stan istotnych elementów w pojeździe kempingowym, warto zlecić to profesjonalistom w zaufanym warsztacie. Kłopoty z instalacją elektryczną i oświetleniem pojawiają się znienacka, na tzw. pięć minut przed wyjazdem. Oszczędźcie sobie tych nerwów i podczas wiosennego przygotowania pojazdu, a zwłaszcza przyczepy, podepnijcie ją do samochodu, sprawdzając oświetlenie zewnętrzne. Ale nie o samą przyczepę tu chodzi. Dowiemy się przy okazji, czy np. zimowe warunki drogowe nie zaszkodziły instalacji elektrycznej gniazda przy haku.

Gaz nie taki zły, jak o nim mówią

Test szczelności instalacji gazowej zyskuje w naszej społeczności coraz większe poparcie. To bardzo dobry trend i warto o tej czynności pamiętać. Choć nie jest to u nas w kraju obligatoryjne, instalację gazową sprawdza się w pojazdach kempingowych raz na dwa lata lub po każdej usterce czy czynnościach serwisowych z nią związanych. Taką usługę z roku na rok oferuje coraz więcej warsztatów zajmujących się serwisem pojazdów kempingowych i zdecydowanie warto to robić.

LISTA WAŻNYCH CZYNNOŚCI

Nadwozie	Mycie przy użyciu dedykowanych detergentów
	Usuwanie plam, zacieków i żywicy bezpiecznymi środkami
	Konserwacja uszczelek i innych elementów gumowych
Podwozie	Kontrola stanu układu jezdnego
	Konserwacja lub uzupełnienie ubytków konserwacji w podwoziu
	Kontrola mocowania elementów instalacji pod pojazdem
	Czyszczenie i konserwacja podpór
	Kontrola kół. Ciśnienie w oponach, stan bieżnika, wiek opon, dokręcenie śrub
	Kontrola hamulców, działania suwadła hamulca najazdowego, ewentualnie smarowanie, stan linki zrywki
Urządzenie pokładowe	Kontrola poprawności działania lodówki, podgrzewacza wody, ogrzewania, klimatyzacji, baterii umywalkowych, kuchenki gazowej
	Sprawdzenie stanu akumulatorów
	Test szczelności instalacji gazowej
	Kontrola sprawności działania moskitier, żaluzji
Wnętrze	Mycie szafek, schowków, podłogi, lodówki
	Wietrzenie materaców
	Odkurzanie pieca gazowego
	Konserwacja elementów gumowych kasety WC chemicznego
	Czyszczenie i odkażanie instalacji wodnej
Markiza, przedsionek	Mycie i ewentualne usuwanie plam
Oświetlenie zewnętrzne	Podpięcie samochodu w celu sprawdzenia świateł
	Konserwacja kuli haka holowniczego, gniazda zasilania

Niezależnie od tego, czy zdecydujemy się na samodzielne przeprowadzenie wszystkich czynności technicznych, czy zlecimy je specjalistom, pamiętajmy, że dobry stan techniczny i estetyczny naszego pojazdu kempingowego zapewni nam nie tylko spokojną i bezpieczną podróż, ale również dłuższą żywotność sprzętu. Wiosenne przygotowania są kluczowym okresem, który pozwala cieszyć się każdą chwilą spędzoną na kempingu, bez nieprzyjemnych niespodzianek. Dbając o pojazd teraz, inwestujemy w komfort i bezpieczeństwo na cały nadchodzący sezon.

eprasa.pl 6768a38eb7

DOM I JEGO KOŁA... RATUNKOWE

Decydując się na zakup pojazdu kempingowego z drugiej ręki, raczej między bajki możemy włożyć obietnice właściciela, że upatrzony przez nas egzemplarz nie wymaga żadnego wkładu finansowego.

Kupiłeś używaną przyczepę lub kampera? Czasem faktycznie wystarczy odświeżenie wnętrza. Gorzej, gdy pojazd będzie wymagał gruntownego remontu. Zdarzają się przecież oferty kupna popowodziowej przyczepy, zwłaszcza tzw. przelanych z Holandii. Gorzej, gdy właściciel umiejętnie zamaskował degradację zabudowy, a my nie w porę wyczuliśmy oznaki pleśni, nieprzyjemny zapach.

„Zalane" wnętrza to chyba najgorszy z możliwych scenariuszy. A wtedy? Jeśli rzekoma okazja okazała się prawdziwą miną, nie dramatyzuj. Na rynku caravaningowym znajdziesz wyspecjalizowanych fachowców, którzy podejmą się tak zaawansowanego projektu jak kapitalny remont – włącznie z wymianą zbutwiałego drewna w zabudowie kempingowej.

– Każdy użytkownik chciałby, aby jego pojazd był niezniszczalny i zbudowany z trwałego materiału. Inni użytkownicy celowo kupują pojazdy uszkodzone lub

Każda zbyt późno odkryta ułomność bardzo obniża wartość nabytku z drugiej ręki. Tu przykład degradacji na skutek długo sączącej się wody do klapy schowka. Całość zbutwiała, ale zyskała nowy blask, gdy do naprawy zastosowano profile PVC, xps i laminat



eprasa.pl 6768a38eb7

z wątpliwą historią (np. maskujące popowodziową przeszłość) i chcą najnowszymi metodami je naprawić. A wtedy zamiast wstawek drewnianych warto rozważyć profesjonalną modernizację, bo z użyciem elementów konstrukcyjnych z PVC – przybliża kompetencje swojej firmy Nikola Pieczka z CamperNiki.

Okazuje się, że tak jak wilgoć nie przekreśla zakupu egzemplarza mocno przecenionego, tak można z powodzeniem przywrócić blask nawet najbardziej zdegradowanym poszyciom. Zwłaszcza odkąd serwis CamperNiki wprowadził na polski rynek innowacyjne profile PVC, które oczywiście nie chłoną wilgoci, są wybitnie lekkie i wytrzymałe. Mają też stosowne certyfikaty, np. palą się dopiero w temperaturze powyżej 800°C. Takie produkty z polichlorku winylu (PVC) i pianki polistyrenowej (PS) pozwalają tworzyć mocniejsze, trwalsze i odporne na gnicie elementy konstrukcyjne – a to istotne, jeśli chcemy się podjąć renowacji domów na kołach. Wszystkie takie elementy stanowią wiodącą działalność firmy KOMPLAST srl.

– Najnowsze rozwiązania pomogą naszym klientom w dłuższym użytkowaniu pojazdów. Profile są dużo lżejsze od drewna, a to świetna wiadomość dla posiadaczy kamperów, którzy niejako przy okazji naszych prac renowacyjnych mogą oddalić ryzyko przekroczenia DMC. Nie dość, że można odchudzić masę własną pojazdu, to takie profile można łączyć z sobą za pomocą kleju lub standardowo śrubami – dodaje Nikola Pieczka z CamperNiki. – Mamy również w ofercie wyposażenie łazienek, takie jak np. drzwi przesuwne do łazienek czy rolety do szafek, a to kolejna okazja, by zmodernizować wiekowe wnętrza i nadać im nowoczesny design. Wszystkich zainteresowanych naszymi usługami i produktami serdecznie zapraszamy na nasze stanowisko nr 38C w hali F podczas Targów Camper & Caravan Show w Nadarzynie, gdzie można będzie zasięgnąć porad i poznać właściwości wybitnie lekkich i odpornych na procesy starzenia profili PVC – zaprasza.

Zaczęliśmy od ryzykownego wejścia w posiadanie popowodziowej przyczepy na rynku wtórnym. Gwarancja szczelności współczesnych modeli to dziś nierzadko siedem lat i nawet 12 lat w przypadku propozycji z półki premium. Obojętnie jednak, czy to fabrycznie nowy egzemplarz, czy kilkudziesięcioletni – wszystko zależy od przeglądów rocznych.

– Od lat przekonujemy użytkowników kamperów i przyczep kempingowych do przeglądów rocznych szczelności całej zabudowy, co pomoże w wykryciu już małych przecieków, a co za tym idzie – koszty naprawy będą mniejsze – podsumowuje reprezentantka firmy.



Doradztwo techniczne w zakresie najbardziej odpowiedniego rozwiązania dla każdej sytuacji awaryjnej jest renomą serwisu CamperNiki, który jest polskim reprezentantem profili PVC firmy KOMPLAST srl

Fot. CamperNiki

REKLAMA

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**

eprasa.pl 6768a38eb7

TRZĘSIENIE ZIEMI W CALIFORNII

TESTUJEMY NOWĄ **CALIFORNIĘ**

Manuela Warzybok

Volkswagen California to auto kultowe, którego większości osób interesujących się branżą caravaningową nie trzeba przedstawiać. Najnowszy model, którego pierwsze egzemplarze zaczęły zjeżdżać z taśmy produkcyjnej pod koniec ubiegłego roku, wzbudza ogromne zainteresowanie – znacznie większe niż poprzednich kilka wersji.





eprasa.pl 6768a38eb7

To dlatego że, szczerze mówiąc, od wersji T4 niewiele się działo zarówno w kształcie nadwozia, jak i w wyposażeniu wnętrza. Kolejne wcielenia raczej polegały na unowocześnianiu stylistyki i zmianach technologicznych zgodnych z duchem czasu niż na większych metamorfozach.

Wind of change

Dopiero najnowszy model sprawił, że pojawiły się większe emocje, gdyż California przeszła konstrukcyjne trzęsienie ziemi. Bo choć oficjalnie nazwa „California" ma dopiero trzydzieści kilka lat, nie jest tajemnicą, że pojazdy mieszkalne Volkswagen produkuje znacznie dłużej, od niemalże 70 lat. Wszystkie one powstawały dotąd na bazie popularnego Transportera. Toteż potężnym zaskoczeniem dla wielu był pokazany na targach w Düsseldorfie w 2023 r. prototyp nowej Californii, zbudowany na tzw. nowym Multivanie. A czym się różni nowy Multivan od starego? Ano głównie tym, że również przestał być budowany na bazie Transportera (choć obie wersje zjeżdżały jeszcze przez pewien czas równocześnie z linii montażowych).

Nowy Multivan jest produkowany na płycie MQB, znanej między innymi z VW Golfa. Nowa California jest więc całkowicie nową konstrukcją, powstałą na bazie zupełnie innego niż przez kilkadziesiąt ostatnich lat pojazdu. Przestała być produkowana na bazie dostawczaka, przeszła na platformę osobową, co na pewno ma duże znaczenie choćby dla komfortu jazdy.

Pierwszy rzut oka

Gdy spojrzymy na bryłę z zewnątrz, optycznie wydaje się mniejsza od starszych wersji. Jest to złudzenie, bo jest ona aż o 27 cm dłuższa od swojej poprzedniczki i niecałe 4 cm szersza. Trudno w to uwierzyć „na oko", ale zawdzięczamy takie wrażenie prawdopodobnie smukłej, wydłużonej sylwetce. Auto jest ok. 2 cm niższe, ale to kosmetyczna różnica, której nie czuć w użytkowaniu. Skoro jesteśmy przy nadwoziu, największą różnicą i zmianą są dwie pary przesuwnych drzwi po obu stronach



eprasa.pl 6768a38eb7



Światła przednie IQ Matrix LED



samochodu. W poprzednim wcieleniu można było je zamówić tylko jako opcję w wersji Beach (bez zabudowy meblowej). Ta zmiana wynika po prostu z faktu, że nowego Multivana nie produkuje się w ogóle w wersji z jednymi drzwiami. Przymus posiadania pary przesuwnych drzwi znacznie wpłynął na wygląd wnętrza, ograniczając rozmiar zabudowy, oraz wymusił przeniesienie wlewu wody do bagażnika, ale do tego jeszcze wrócimy.

Z przodu uwagę przykuwają jasne światła IQ Matrix LED połączone listwą świetlną, charakterystyczną dla najnowszych modeli osobowych ze stajni VW, oraz opływowy kształt uzyskany dzięki znacznemu pochyleniu przedniej szyby. Z tyłu najbardziej zwraca uwagę masywny spojler ze światłem stop nad tylną szybą. Cała sylwetka jest zwarta i aerodynamiczna. Do tego eleganckie felgi ze stopów lekkich i całość prezentuje się bardzo atrakcyjnie. Testowany egzemplarz był ciemnogranatowy, jednak producent przewidział wiele wersji kolorystycznych, więc każdy powinien wśród nich znaleźć coś dla siebie.

Samochód prezentuje się bardzo dobrze i widać w jego stylistyce brak naleciałości z dostawczaka, charakterystycznych dla poprzednich modeli – choćby takich jak wlew paliwa przy przednich drzwiach kierowcy. Cała bryła jest zaś bardziej smukła od poprzednich wersji.

Pokaż kotku, co masz w środku

Gdy wsiadamy do auta z przodu, zaskakuje nas ilość przestrzeni, jaką dysponują pasażer i kierowca. Mamy mnóstwo wolnego miejsca pomiędzy fotelami, na nogi, sporo fajnych i dobrze przemyślanych schowków i bardzo spójny stylistycznie, nowoczesny i pełen wszystkich udogodnień kokpit. Multifunkcyjna kierownica znana jest z innych modeli VW, a jej obsługa jest intuicyjna i nie nastręcza trudności. Koło kierownicy jest podgrzewane, co na pewno docenią kobiety, którym często marzną dłonie. Materiały użyte do wykończenia wnętrza są estetyczne i przyjemne w dotyku.



eprasa.pl 6768a38eb7

Duży plus za nowe fotele. Są one nie tylko pięknie wykonane, ale też bardzo wygodne. Możemy regulować wszystkie parametry foteli, część elektrycznie. Nowością jest też pogodzenie regulacji wysokości siedzisk z obrotnicą. Wcześniej było albo-albo, możliwość obracania foteli eliminowała opcję podnoszenia siedziska i na odwrót.

Ogólnie nie ma się do czego przyczepić, widać, że mamy do czynienia z komfortowym i nowoczesnym pojazdem. Chyba właśnie podczas jazdy najbardziej możemy odczuć przesiadkę z dostawczaka na osobówkę. Auto super się prowadzi, dobrze przyspiesza, a mnogość zastosowanych asystentów i wspomagaczy sprawia, że każdemu będzie się nim przyjemnie jechać.

Z ciekawszych bajerów – mamy na szybie wyświetlacz head-up display, który w trybie ciągłym pokazuje nam prędkość, jej ograniczenie w danym miejscu na podstawie sczytywanych znaków drogowych, a nie danych z nawigacji, oraz pojazd przed nami, jeżeli taki jest. Dodatkowo przy użyciu fabrycznej nawigacji będą nam się tam również pokazywały wskazówki dotyczące trasy.

Jest tu też paru asystentów, którzy pilnują za nas różnych rzeczy: parkowania, manewrowania z przyczepą, przytomności kierowcy, jazdy po pasie itd. Można by o tym napisać kolejny artykuł. Asystent parkowania jest w pełni autonomiczny i można mu zlecić zarówno znalezienie miejsca, jak i zaparkowanie na nim. Kamper, który sam parkuje? To na pewno nowość!

Warto wspomnieć także o Emergency Assist. To funkcja, która pilnuje kierowcy, by nie zasnął za kierownicą. Brak odpowiedniego zachowania prowadzącego sprawia, że samochód zaczyna wydawać głośne dźwięki, szarpie pasem bezpieczeństwa, hamuje, a jeżeli to nie pomaga, włącza światła awaryjne i zjeżdża na pobocze. Jeżeli kierowca dalej nie reaguje, system eCall dzwoni po pomoc.

Testowana przeze mnie wersja wyposażona była w dwulitrowy silnik benzynowy o mocy 204 KM i bak o pojemności 60 l, co pozwalało mi przejechać około 600 km. Średnie uzyskane zużycie zależy tu, jak zawsze, głównie od stylu jazdy i ciężkości buta kierowcy. Producent podaje zużycie w cyklu mieszanym na poziomie 9,3 l/100 km, ale są to moim zdaniem dość optymistyczne założenia.



Mieszkanie w vanie

Przejdźmy teraz do tyłu, do przestrzeni mieszkaniowej, gdzie dokonała się chyba największa rewolucja, przede wszystkim wymuszona przez wspomniane już dwie pary przesuwnych drzwi. By zapewnić dostęp i funkcjonalność tych z lewej strony, blok meblowy musiał zostać wyraźnie skrócony. Zaowocowało to przede wszystkim zmianą w konstrukcji lodówki – ma ona postać wysuwanej szuflady, co jest bardzo wygodne. Możemy się do niej dostać z zewnątrz auta i łatwo wyjąć, czego nam potrzeba.



Kuchenka mała, ale funkcjonalna

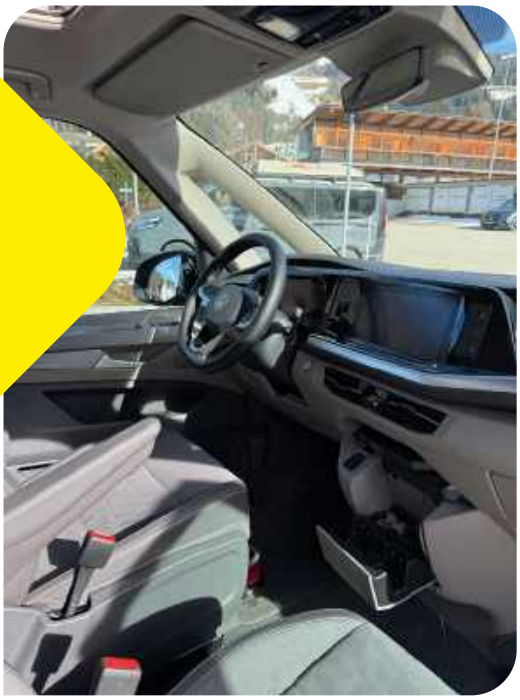


Uniwersalny ministolik można zamocować w trzech miejscach

Prawe drzwi i letnia kuchnia



eprasa.pl 6768a38eb7



Przestrzeń kierowcy i pasażera

Jednak mniejszy blok oznacza mniej szafek na przechowywanie, mały blat roboczy i jednopalnikową kuchenkę. Przygotowanie posiłku w tym pojeździe wymaga więc bardzo sprawnej organizacji. Szafka pod kuchenką jest też niewielka, więc niedużo da się tam zmieścić.

Szafa na ubrania jest rozsądnej wielkości, zaś pod nią znajduje się jeszcze jedna, całkiem duża przestrzeń, jednak dostęp do niej jest komfortowy tylko przy rozłożonym łóżku. Szafki z tyłu bagażnika, używane zwykle jako techniczne, są również mniejsze niż w poprzedniej wersji. Producent najwyraźniej zdawał sobie sprawę z tych ograniczeń, bo w tylnym prawym oknie umieścił zgrabną, zabudowaną torbę, w której da się co nieco zachomikować, oraz powiększył otwieraną szafkę pod sufitem.

A na parterze poranny rozgardiasz... niestety



Sprawy łóżkowe

Konstrukcja tylnej kanapy również została całkowicie zmieniona i nie mamy już jednej, zintegrowanej, rozkładanej kanapy, lecz dwa niezależne od siebie fotele, z których możemy korzystać w dowolny sposób. To rozwiązanie ma na pewno kilka plusów: po pierwsze, możliwość dowolnej aranżacji wnętrza. Po drugie, komfort podróży pasażerów – fotele mają więcej stopni regulacji niż kanapa i wygodniejsze oparcia. Po trzecie, są one znacznie lżejsze, co ułatwia manipulowanie nimi, wyjmowanie czy rozkładanie łóżka do spania.

Możemy też wyjąć jeden z foteli i w jego miejscu przewieźć sprzęt sportowy. To rozwiązanie spodoba się np. triathlonistom, których rowery kosztują krocie i są delikatne – oba te powody sprawiają, że przenigdy nie wożą oni swoich bicykli na bagażnikach zewnętrznych.

Samo łóżko robi się szybko i przyjemnie – po przesunięciu i rozłożeniu obu foteli rozkładamy materac znajdujący się na półce w bagażniku i gotowe! Ciekawostka – do rozłożenia łóżka niezbędny jest tylko prawy fotel. Z lewej strony usztywniony materac opiera się na meblach.

Jest też jeden minus tego rozwiązania, odbijający się niestety znów na miejscu do przechowywania. Pod starą kanapą była ogromna szuflada, tu zostały nam tylko dwa niewielkie schowki pod fotelami. Na pocieszenie mamy też niewielkie schowki pod przednimi siedzeniami.

Wszystkie siedzenia w nowej Californii są lżejsze o około 25% od tych z poprzedniego modelu, co znacząco wpływa na łatwość ich obsługi – można je rozkładać niemalże jedną ręką. Przednie fotele również są lżejsze i obracają się jednym ruchem, by przyjąć układ salonowy. Zwłaszcza fotel kierowcy zyskuje na funkcjonalności, bo dzięki mniejszym szafkom osoba siedząca na nim ma odpowiednią ilość miejsca na nogi.

O zaciemnienie wnętrza i prywatność w części mieszkalnej dbają zintegrowane roletki i dodatkowe zasłonki instalowane w kabinie kierowcy. Trochę szkoda, że nie dało się zintegrować rolet szyby przedniej, bo o ile zastosowana zasłonka jest świetnie wykonana, łatwa w instalacji i robi, co do niej należy, o tyle zajmuje sporo miejsca, które jest w tym aucie na wagę złota.

Pierwsze piętro

Po rozłożeniu dachu przestrzeń życiowa przyjemnie się powiększa. Górne łóżko jest bardzo wygodne dzięki zastosowanym płaskim sprężynom i cienkiemu, acz bardzo wygodnemu materacowi znanemu ze starszej wersji Californii. Namiot dachowy różni się odrobinę kształtem bocznych okien od poprzedniego modelu, poza tym nie ma tu większych zmian. Możemy otworzyć trzy okna z moskitierami lub odpiąć cały przód, co latem



Górna sypialnia

eprasa.pl 6768a38eb7



ma swój niezaprzeczalny urok. Tkanina namiotu została zaopatrzona w specjalne usztywnienia, które sprawiają, że jeżeli postępujemy zgodnie z instrukcją, nie ma ona prawa nigdzie się wciąć lub źle złożyć. Samo składanie i rozkładanie elektrohydraulicznego dachu jest dziecinnie proste i wykonujemy je jednymi z niewielu fizycznych przycisków, które znajdziemy na kokpicie.

Panel sterowania

Do obsługi i zarządzania funkcjami kempingowymi mamy duży, dotykowy wyświetlacz, znajdujący się w przestrzeni pasażerskiej, obok drugiego rzędu foteli w słupku C. Co więcej, możemy mieć dostęp do wszystkich funkcji z poziomu aplikacji w telefonie. Znajdziemy tam opcje sterowania lodówką, oświetleniem – co ciekawe, nie tylko wewnętrznym, ale też na zewnątrz pojazdu, informacje o zasilaniu, wyszukiwanie atrakcji, planowanie trasy i zarządzanie ogrzewaniem postojowym.

Ogrzewanie postojowe w Californii pobiera paliwo z baku – w testowanym pojeździe było to zasilane benzyną ogrzewanie firmy Eberspacher. Niestety coś poszło nie tak przy projektowaniu nawiewu i wylądował on gdzieś pod lodówką, co już na zdrowy, chłopski rozum nie wydaje się najlepszym pomysłem. Nie do końca widać, skąd wydostaje się ciepłe powietrze, a po rozłożeniu obu łóżek okazuje się, że do górnego namiotu ono niestety nie dociera. Nie ma widocznej kratki, z której wydobywa się ciepło, więc odpada też kombinowanie z adapterami, by jakoś je przekierować. Producent widocznie nie przewidział, że ktoś będzie chciał mieszkać na górze zimą, a jeżeli ktoś jednak się uprze, tak jak my, to musi sobie załatwić alternatywne źródło ciepła.

Poziom mocy

Na pochwałę zasługuje za to elektryka w tym minikamperze. Standardowo do funkcji bytowych oddelegowano dwa akumulatory, tym razem są to jednak baterie w technologii LiFePo. Dzięki wysokiemu napięciu w całym cyklu pracy akumulatora wbudowana przetwornica 300 W praktycznie cały czas dostarcza prąd. Poza tym standardowo jest gniazdko 230 V działające po wpięciu zewnętrznego przyłącza prądu, kilka klasycznych gniazd 12 V, całe mnóstwo USB-C poutykanych, gdzie się da, byle zawsze jakieś znalazło się pod ręką, a nawet półeczko-ładowarka z indukcją na konsoli środkowej. W dzisiejszych czasach, gdy wszystko mamy na prąd, jest to bardzo praktyczne podejście.

Umeblowanie

Nowa California podtrzymuje tradycję dostarczania podstawowych mebli kempingowych i w standardzie zapewnia dwa fotele przewożone w tylnej klapie oraz stolik, który można zamontować we wnętrzu auta lub postawić go na zewnątrz. Jest też ministolik, który może być wykorzystany albo jako stolik otwierany na zewnątrz przy otwartych drzwiach przesuwnych od strony kierowcy, albo jako blat roboczy nad lodówką. Pod lodówką od strony drzwi znajduje się też dodatkowe gniazdo 230 V. Po prawej stronie nadwozia zamontowano też markizę Thule, która zapewnia nam dodatkową przestrzeń bytową na zewnątrz auta. Fajnym udogodnieniem jest to, że korbka do otwierania markizy przechowywana jest bezpośrednio w jej obudowie, więc zawsze wiadomo, gdzie jest i nie trzeba szukać jej miejsca we wnętrzu pojazdu.

eprasa.pl 6768a38eb7

Scyzoryk

Volkswagen California jest trochę jak scyzoryk szwajcarski. Mała, sprytna i ma wszystko. To samochód, którym wszędzie wjedziemy i możemy go z powodzeniem używać w życiu codziennym. Jednocześnie jest to niewielki, ale kamper, który zaspokaja większość potrzeb bytowych w podróży. Mamy tu kuchenkę, lodówkę i bieżącą wodę, a nawet prysznic pod tylną klapą. W tym samochodzie komfortowo mogą funkcjonować dwie osoby, przy czterech robi się nieco ciasno, zwłaszcza pod kątem przechowywania rzeczy. Zimą mieszkanie w nim w czwórkę jest możliwe, ale wymaga sprawnej organizacji i minimalizmu oraz dodatkowego ogrzewania górnej sypialni. Latem California na pewno będzie miała jeszcze większy potencjał, ponieważ otwarcie obu drzwi przesuwnych pozwoli rozszerzyć przestrzeń życiową na obie strony nadwozia, nie tylko na jedną. Po stronie kierowcy mamy bowiem listwę, do której możemy przymocować dodatkowe zadaszenie lub przedsionek.

Jeżeli chodzi o dość charakterystyczny bagażnik na tylnej klapie, to w tym modelu nie będzie można go zainstalować. Jest za to elektrycznie wysuwany hak, na którym zainstalujemy dowolny bagażnik. Platformę na trzy rowery dostaniemy od producenta za symboliczną złotówkę.

Cena

Ceny Californii zawsze wzbudzają emocje, bo nie jest to tanie rozwiązanie. Jednak wszystkim, którzy narzekają na koszt, przypomnę, że to dwa w jednym. Gdy kupujemy dużego kampera, musimy najczęściej wydać też kolejne pieniądze na samochód osobowy potrzebny w życiu codziennym. Tu mamy jedno auto, które z powodzeniem nadaje się do codziennej jazdy, a w razie potrzeby przeobraża się w samochód wakacyjny. Jeżeli zaś chodzi o komfort, prędkość i bezpieczeństwo przemieszczania się, żadna integra czy półintegra nie może się tu porównywać. To samo, jeżeli chodzi o zużycie paliwa.

Volkswagen California Ocean jest najwyższym i najlepiej wyposażonym modelem, którego ceny zaczynają się od 291 tys. zł netto. Ceny najprostszej wersji Beach zaczynają się od 221 tys. zł, za to ma ona sześć miejsc do jazdy. Jak na dużego, rodzinnego vana nie jest to zatrważająca kwota. Mnogość opcji wyposażeniowych i cenowych sprawia, że każdy może wybrać i dostosować konfigurację z dużą elastycznością do własnych potrzeb i preferencji. Gdy dokładnie przyjrzeć się cennikom, w porównaniu do poprzedniej wersji za podobne pieniądze dostajemy więcej. Ale to już wymaga głębszych analiz, do których zapraszam zainteresowanych.

Lepsza czy gorsza?

Nie cierpię zero-jedynkowych pytań w tak złożonych kwestiach. Najlepsza odpowiedź brzmi: jest zupełnie inna. Zupełnie nowa. Dla fanów marki zmiana jest szokiem, bo od trzydziestu kilku lat modyfikacje były niewielkie, bardziej ewolucyjne. Tu mamy zupełnie nową konstrukcję, na innej bazie, pełną ultranowoczesnych udogodnień i z niespotykanym w poprzednich wersjach komfortem jazdy. Organizacja wnętrza także przeszła rewolucję.

Jest to bardzo nowoczesny pojazd na co dzień, z możliwością całkiem komfortowego bytowania do czterech osób. Czy nowa California odniesie taki sukces jak jej starsze siostry? Czas pokaże.



DANE TECHNICZNE	
Dostępne jednostki napędowe:	2.0 TDI 150 KM FWD 2.0 TSI 204 KM FWD 1.5 TSI PHEV 245 KM 4Motion
Łóżka:	górne – 205 × 114 cm dolne – Coast/Ocean 198 × 105 cm
Zbiornik na wodę czystą:	29 l
Zbiornik na wodę szarą:	25 l
Akumulatory hotelowe:	2 × 40 Ah LiFePo
Lodówka szufladowa:	37 l
Markiza Thule Sidehill:	260 × 200 cm
Opcje kolorystyczne:	21
Liczba miejsc do jazdy i do spania:	4
Wymiary zewnętrzne:	5,17 × 1,94 × 1,98 m (dł. × szer. × wys.)

eprasa.pl 6768a38eb7

UBEZPIECZENIA CARAVANINGOWE.PL

POLSKI Caravaning.pl

tourbroker

NAJLEPSZE UBEZPIECZENIA W POLSCE!

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

OFERUJEMY

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



SUPER OFERTA DLA WYPOŻYCZALNI

ZAPYTAJ O WYCENĘ

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

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

eprasa.pl 6768a38eb7

NOWOŚĆ, KTÓRA MOŻE NAMIESZAĆ **RIMOR EKOS 7**

Widocznym trendem ostatnich lat w caravaningu są coraz mniejsze pojazdy kempingowe. Dynamicznie rośnie oferta kampervanów czy kompaktowych półintegr. Tym samym, testując w redakcji nowe na rynku pojazdy, coraz rzadziej mamy okazję recenzować zabudowy typu alkowa, które stanowią ledwie kilka procent sprzedaży na rynku. Kilka dni spędzonych z rodziną w kamperze Rimor EKOS 7 przypomniało mi o wszystkich zaletach tego typu kamperów.



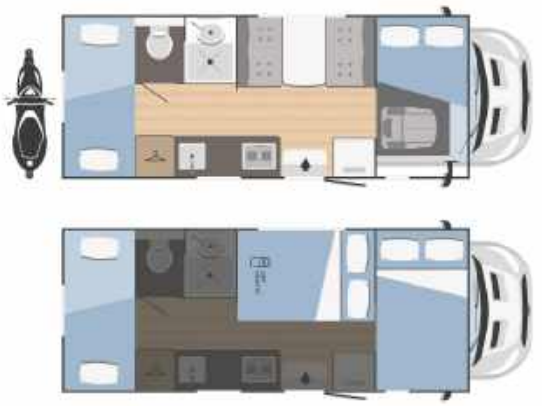
Tekst: P. Łukaszewicz
Zdjęcia: P. Łukaszewicz

eprasa.pl 6768a38eb7

Do testów otrzymałem nowość włoskiego producenta kamperów Rimor. Seria EKOS charakteryzuje się przede wszystkim przystępną ceną, bo pojazdy będą dostępne już od 240 tys. zł brutto. Można więc spodziewać się dużego zainteresowania tymi pojazdami. W linii EKOS znajdziemy sześć kamperów. Są to dwie półintegry oraz cztery alkowy i to właśnie jedną z nich, model EKOS 7, przetestowałem w trudnych, zimowych warunkach przy mrozie sięgającym nocą nawet kilkunastu stopni. To zgrabny model, sporo poniżej 7 m długości, dla sześciu osób, z obiecującą ładownością.

W poszukiwaniu dobrej ceny

Tak jak klienci szukają pojazdów w dobrej cenie, tak samo producenci szukają możliwości, by ją obniżyć. Przyjrzyjmy się, jak zrobił to Rimor i jak przełożyło się to na efekt końcowy. Po pierwsze, baza kampera, który będzie dostępny





Rimor EKOS 7 to zgrabna alkowa dla nawet sześciu osób. Przetestowaliśmy ją tuż przed oficjalną premierą, która odbędzie się na wiosennych targach caravaningowych

eprasa.pl 6768a38eb7



Funkcjonalny układ wnętrza zrobił na nas największe wrażenie, pozostawiając w centralnej części pojazdu dużo wolnego miejsca



Dzieci lubią piętrowe łóżka. Co ważne jednak, tutaj wyśpią się także dorośli. Długość obu tylnych łóżek to 2,20 m. Oba mają też okna







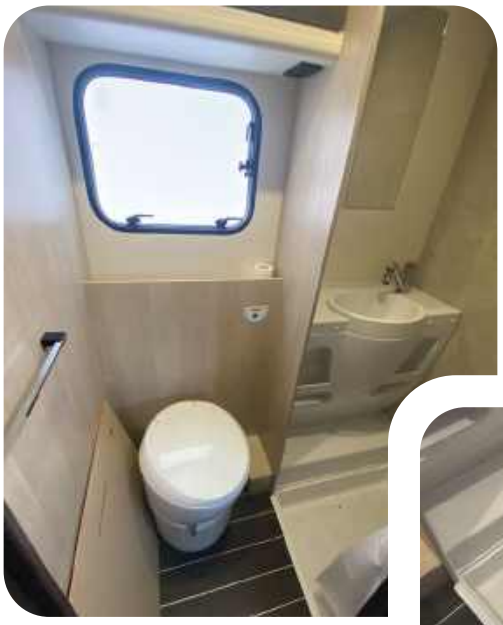
Alkowa to wygodna, niezależna sypialnia. Ciepłe powietrze ma to do siebie, że zmierza ku górze. Tutaj nie zmarzniemy

w Polsce w dobrej cenie, nie może być inna niż Ford Transit. Decyduje pojemność silnika nie większa niż 2 l, dzięki czemu już na samym początku oszczędzamy dużo na akcyzie. Nie tylko po tym teście, ale także kilku poprzednich, w których użytkowałem Fordy, trudno mi cokolwiek zarzucić temu samochodowi. Szczególnie teraz, kiedy nieco odświeżono wnętrze i zrobiło się dość nowocześnie. Mamy dwa cyfrowe ekrany. Ten główny, 12-calowy, oferuje radio, nawigację, dostęp do zarządzania temperaturą w szoferce oraz oczywiście umożliwia sparowanie telefonu. Drugi ekran cyfrowy, ośmiocalowy w miejscu licznika, podaje dane o trasie, zużycie paliwa i wyświetla komunikaty. Wszystko to w atrakcyjnej wizualnie formie. Samochód kontroluje zmęczenie kierowcy, ma wiele systemów wspierających go, liczne czujniki, asystenta pasa ruchu oraz bardzo dobrą kamerę cofania z szerokim kątem. Skórzana kierownica jest oczywiście wielofunkcyjna, z możliwością sterowania radiem i tempomatem.

Zaskoczyło mnie niskie zużycie paliwa (poniżej 11 l, jak na alkowę to chyba nieźle), natomiast muszę przyznać, że ze względu na warunki pogodowe i brak pośpiechu nie nadużywałem mocy dwulitrowego diesla. Zdarzały się natomiast odcinki autostradowe i tam, nawet przy wyższych prędkościach, kolejne zaskoczenie – nie było ponadprzeciętnie głośno. Raczej średnia branżowa. Drogowe manewry ułatwiały także dość zgrabne gabaryty pojazdu. Wiadomo, że alkowa będzie nieco wyższa (ponad 3 m), natomiast był to model dość krótki – 6,67 m.

Największym minusem EKOS-a 7 jest natomiast ograniczona widoczność, głównie za sprawą braku okien po prawej stronie za szoferką. Duża lodówka zasłania drzwi, w których zresztą i tak nie ma okna. Włączanie się do ruchu pod nieco większym kątem bez wsparcia drugiej osoby wydaje się niemożliwe lub, co najmniej, bardzo ryzykowne.

eprasa.pl 6768a38eb7



Tak duża łazienka w pojeździe poniżej 7 m to duży atut. Uwagę zwraca też wygodny, głęboki brodzik







Przestronna szafa z drążkiem oraz liczne szafki w salonie oferują dużo miejsc do przechowywania odzieży

Układ, który się sprawdza

To nie było moje pierwsze spotkanie z kamperami Rimora. Zawsze podobały mi się w tej marce funkcjonalne układy. Podczas gdy wielu producentów ściga się na coraz bardziej wymyślne rozwiązania, Rimor stawia na klasykę i sprawdzone systemy. Tak jest też tutaj. Układ, w którym centralna część pojazdu pozostaje wolna zarówno w dzień, jak i w nocy, jest niezwykle funkcjonalny. Na test zabrałem żonę i córkę, więc w teoretycznie sześcioosobowym pojeździe mieliśmy mnóstwo miejsca, natomiast wydaje mi się, że będzie to optymalny model dla rodziny 2+2. Dwa tylne łóżka poprzeczne pojedyncze (piętrowe) oraz alkowa spełniają funkcje sypialni, pozostawiając całe centrum pojazdu niezagospodarowane. To bardzo wygodne rozwiązanie. Oczywiście przy sześciu osobach i rozłożeniu dwóch kolejnych miejsc do spania w saloniku to się zmieni. Jednak te sześć osób w podróży traktowałbym jako okazjonalną możliwość. Tym bardziej że choćby w salonie przy stole mamy tylko cztery miejsca, więc chyba właśnie dla takiej grupy osób zaprojektowano pojazd.

Układ pozwolił na wygospodarowanie bardzo przestronnej kuchni. Nie musimy wybierać – gotować czy pozmywać? A może pokroić warzywa? Trzy niezależne części (zlew, dwupalnikowa kuchenka, blat roboczy) pozwalają robić to równolegle. Szuflada, szafki kuchenne i duża, 140-litrowa lodówka (opcjonalnie, w standardzie jest mniejsza) pozwalają w tym kamperze wygodnie przygotowywać posiłki.

W trakcie pobytu mieliśmy wrażenie, że mieszkamy w naprawdę dużym aucie. W samochodzie poniżej 7 m długości łazienka z osobną kabiną prysznicową nie zawsze jest przecież dostępna. A już bardzo rzadko w takich rozmiarach. Przestronna kabina prysznicowa z głębokim brodzikiem pozwalała na wygodną kąpiel. Zasłona, która oddzielała tę część od toalety, nie była wadą. W tak dużej przestrzeni nie mieliśmy z nią praktycznie kontaktu. Tylko lustro mogłoby być nieco większe.

Idealnie być nie może

O ile do samego układu wewnątrz nie można mieć najmniejszych zastrzeżeń, a wręcz przeciwnie, o tyle razi nieco brak dbałości o detale. Część tylnego garażu, którą można przekształcić w dolną sypialnię, nadal pozostaje garażem. Z zimnymi, surowymi ścianami czy wystającymi metalowymi zamkami. No nie jest przytulnie. Zaskakujący jest także całkowity brak gniazd 12 V w części mieszkalnej, ale także bardzo skromna liczba gniazd 230 V – tylko w kuchni i łazience. Przy łóżku czy w saloniku telefonu nie naładujemy.

Kamper ogrzewany jest nie najnowszym już systemem Truma C4, który jednak działał bez zarzutu, natomiast umiejscowienie wlotów ciepłego powietrza nie zdało egzaminu. Było bardzo nierównomiernie. Były miejsca bardzo gorące, ale też mocno wychłodzone. Dobrym przykładem jest tylna sypialnia – na dole niemal sauna, na górze chłód. Oczywiście nie jest to kamper w wersji zimowej, nie oczekujmy cudów. Nie mamy izolacji zbiornika

Obejrzyj test na naszym kanale YT

eprasa.pl 6768a38eb7



Dwie kanapy ze stolikiem tworzą salonik, który przy załodze czteroosobowej dostępny jest zarówno nocą, jak i w ciągu dnia. Kanapa z prawej strony ma długie siedzisko. Niezbyt wygodne, ale to zapewne wynika z potrzeby stworzenia tu kolejnych miejsc do spania



Blat kuchenny z trzema przestronnymi sektorami jest superwygodny. W testowanym modelu zamontowano też większą lodówkę. To wersja opcjonalna





Takie rozwiązania warto pochwalić. Nawet przy rozłożonej drabince dostaniemy się do szafy i łazienki

DANE TECHNICZNE	
Baza:	Ford Transit 2.0, 130 KM
Skrzynia biegów:	sześciobiegowa, manualna
Wymiary:	długość – 6,67 m szerokość – 2,34 m wysokość – 3,04 m
Miejsca do jazdy:	6
Miejsca do spania:	6
Rozmiary łóżek:	2,20 x 1,40 m (alkowa) 2,20 x 0,88 m (łóżka piętrowe) 1,89 x 1,29 m (rozkładane łóżko w salonie)
Zbiornik wody czystej:	85 l
Zbiornik wody szarej:	120 l
Drzwi garażu:	1,11 x 0,7 m

wody szarej (zawór był otwarty, a ja podstawiałem zbiornik mobilny, który regularnie trzeba było opróżniać). Mamy miejsce na dwie butle gazowe, ale przełączać je musimy ręcznie. Brak znanego już i często spotykanego systemu DuoControl, który zrobiłby to za mnie bez mojej wiedzy, jest uciążliwy także dlatego, że nie można dogrzewać wnętrza w trakcie jazdy. Ciepło z szoferki nie dociera do tylnych kanap. Natomiast, jak na pewno zauważacie, większość z tych wad dotyczy użytkowania kampera w porze zimowej. Latem na pewno odbiór będzie przyjemniejszy. Wracając jednak do zimy, muszę pochwalić izolację pojazdu. Przy dużych mrozach nocą i lekkich w ciągu dnia jedna butla gazowa wystarczyła nam na ogrzewanie go przez trzy i pół dnia. Tego się nie spodziewałem. Gaz, klasycznie, skończył się o trzeciej nad ranem...

eprasa.pl 6768a38eb7

Podsumowanie

Czy kamper dla sześciu osób z DMC 3,5 t to mrzonka? Owszem, modele są dostępne na rynku, ale czy rzeczywiście umożliwiają podróżowanie w sześcioosobowej ekipie? W przypadku Rimora EKOS 7 wydaje się to możliwe, bo, jak podaje diler, kamper w wersji podstawowej ma 817 kg zapasu. Na testy otrzymaliśmy wersję nieco cięższą, bo lepiej wyposażoną (markiza, rolety, panel solarny, ISOFIX, większa lodówka). W dowodzie rejestracyjnym znajdujemy informację o 2844 kg masy własnej. Czy to wystarczy? Wydaje się, że potencjał jest. Nie można przesadzać z wyposażeniem dodatkowym, trzeba ograniczać bagaże, wozić puste zbiorniki wody i to może się udać.

Testowany model, za sprawą wspomnianego wyposażenia, dostępny jest w cenie 274 tys. zł brutto. Wersja podstawowa EKOS-a 7 kosztuje ok. 250 tys. zł.

Wyłącznym dilerem serii EKOS w Polsce jest firma taniekamperowanie.pl. Tak zdecydował Rimor, doceniając działania sprzedażowe i marketingowe tej firmy z Pruszkowa.

My kibicujemy serii EKOS chociażby z tego powodu, że oferując pojazdy w dużo bardziej przystępnej cenie, może się przyczynić do ściągnięcia do naszego grona caravaningowców kolejnych ochotników. Model z pewnością zainteresuje także właścicieli wypożyczalni.

Powiem szczerze, że spodziewałem się trudniejszej, może nawet nieco irytującej przeprawy z modelem, w którym z pewnością mocno szukano oszczędności. Miłe zaskoczenie – to chyba najlepsze podsumowanie.





Tylna sypialnia dolna, w garażu, nie jest szczególnie przytulna. Po jej złożeniu zyskujemy natomiast spory garaż

ZALETY:
► funkcjonalny układ z dużą ilością wolnego miejsca w centralnej części
► bardzo duży i wygodny blat kuchenny
► przestronna łazienka z głębokim brodzikiem
► cyfrowe ekrany i systemy wsparcia kierowcy w szoferce
► duża ładowność

WADY:
► niewygodna kanapa za fotelem kierowcy
► tylko cztery miejsca przy stole (w kamperze sześcioosobowym)
► nierównomierne rozprowadzanie ciepła
► surowe wnętrza w tylnych sypialniach z metalowymi zamkami
► tylko dwa gniazda 230 V

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7

DETHLEFFS
W WYJĄTKOWYM PAKIECIE

Oszczędności w pakiecie ACTIVE to po prostu więcej za mniej. Teraz aż 10 modeli kamperów z zabudowami w połowie i całkowicie zintegrowanymi kryje całe mnóstwo komfortowego i przydatnego wyposażenia dodatkowego o wartości ok. 40 tys. zł!

Który model Dethleffs wybrać? Zintegrowany kamper z serii Globebus oczywiście zapewnia wspaniałe wrażenia z podróży dzięki ogromnej panoramicznej przedniej szybie i dużej ilości miejsca w kabinie kierowcy. Ogromną zaletą zintegrowanego modelu Globebus jest podnoszone łóżko nad kabiną kierowcy. Ten kamper, dzięki kompaktowym wymiarom zewnętrznym i szerokości zabudowy tylko 220 cm, nie boi się wąskich uliczek. Zaskoczy Cię zwinnością prowadzenia, a pod względem izolacyjności i samowystarczalności trudno oczekiwać więcej, zwłaszcza że teraz ta królewska klasa w kompaktowym formacie – o długości nadwozia 6–7 m – jest oferowana w pakiecie ACTIVE. A to mnóstwo komfortowego i przydatnego wyposażenia dodatkowego o wartości nawet 7213 euro. W niezwykle atrakcyjnej cenie dostajemy m.in. okna ramowe z podwójnymi szybami, przeszklenie drzwi do zabudowy wraz z centralnym zamkiem, kamerę cofania, markizę, ekskluzywną tapicerkę Jupiter, detale drewniane w łazience, jak również najwyższy poziom komfortu i wspomagania kierowcy. Podobny układ wnętrza znajdziemy w dwóch modelach kamperów Globebus Camp T ACTIVE. Są one w połowie zintegrowane z szoferką Ducato i dlatego pakiet korzyści jest jeszcze większy, bo zaoszczędzić można aż 7792 euro. I w tym przypadku zabudowa powstała z myślą o czteroosobowej załodze ma tylko 220 cm szerokości. Przy długości pojazdu zaczynającej się od 599 cm ten model łączy w sobie kompaktowe wymiary kampervana z komfortem i swobodą poruszania się jak w klasycznym samochodzie kempingowym. Ciekawostką w Dethleffs Globebus Camp T jest kuchenka zasilana gazem z kompaktowej butli o wadze tylko 2,8 kg. Z pakietem ACTIVE otrzymujemy przygotowanie pod montaż instalacji solarnej, co uwalnia przestrzeń zajmowaną zwyczajowo przez duże, 11-kilogramowe butle i idzie w parze z podniesieniem samowystarczalności pokładu. Z dodatkowych opcji wyposażenia wspomnijmy np. o izolowanym zbiorniku na ścieki, dzięki któremu ten model sprawdzi się podczas zimowego caravaningu.

Największy wybór z pakietem ACTIVE gwarantuje gama modelowa Just Camp. Aż pięć różnych układów wnętrza pozwala spełnić najbardziej zróżnicowane wymagania. A teraz luksusowo doposażone kampery można kupić taniej aż o 9348 euro! Tu już w połowie zintegrowane nadwozia są szersze (233 cm) i nieco wyższe (294 cm), co przy długości od 695 cm pozwoliło wygospodarować miejsce na osobne pomieszczenia: łazienkę z WC i kabinę prysznicową. Walorem kamperów Just Camp są elektrycznie opuszczane łóżka nad strefą obszernego salonu. I tu pakiet ACTIVE zapewnia sporo więcej wyposażenia i dużo więcej znamion luksusu. Z bogatego doposażenia wspomnijmy o tapicerce tekstylno-skórzanej Heron i systemie oświetlenia Light Moments, który obejmuje pośrednie oświetlenie wnętrza nad szafkami podsufitowymi i nastrojowe oświetlenie powierzchni ścian.



Szukasz luksusu w niezwykle atrakcyjnej cenie? Kampery Dethleffs z pakietami ACTIVE to niebywała okazja, by zyskać mocno doposażony pokład. Modele te wyróżnia z zewnątrz stylistyka opraw świateł tylnych z czarnym dyfuzorem, a każdy samochód skrywa system nawigacyjny Dethleffs z DAB+, Truck Navigation, z możliwością bezprzewodowego połączenia poprzez Apple CarPlay oraz Android Auto

Fot. Dethleffs

eprasa.pl 6768a38eb7

W pionierskim duchu.

Unikatowe klasyki.
Trzy razy w nowej odsłonie.



Nomad
od 1955 r.





Camper
od 1952 r.



Beduin Scandinavia
od 1958 r.

MADE IN ALLGÄU, GERMANY

Sprawdzona jakość w nowej odsłonie: odświeżone kształty, więcej komfortu i przemyślane dodatki. To właśnie Dethleffs.

www.dethleffs-polska.pl/przyczepy

Dethleffs
Przyjaciel rodziny

eprasa.pl 6768a38eb7

HYMER GRAND CANYON S 600 XPERIENCE



W tym pojeździe zaskakuje wiele rozwiązań i detali. Posiada nawet router WiFi 5G gwarantujący łączność z internetem nawet poza granicami Europy, co tak ważne dla współczesnych podróżników. Jest mały, zwrotny, całoroczny, a to dopiero początek listy zalet!

Luksus w blaszaku jest możliwy

Użytkownicy kampervanów to w znacznej większości osoby doskonale radzące sobie na niewielkiej przestrzeni, a przede wszystkim zdolne do wielu kompromisów, które z racji niewielkiej kubatury wnętrza trzeba umieć akceptować. Hymer Grand Canyon S 600 Xperience to świetny wybór dla tych, którzy pragną przygody bez ograniczeń, ale też bez uszczerbku dla komfortu, choć w zamian użycie słowa „luksus" nie będzie tu przesadne. Samochód zbudowany jest na podwoziu Mercedes-Benz Sprinter, zatem oprócz wygody mieszkania i biwakowania otrzymujemy wyjątkowe osiągi jazdy i słynny już kunszt Hymera. Producent dumnie zaznacza, że będzie to idealny towarzysz podróży dla tych, którzy chcą odkrywać świat przez cały rok, nie ograniczając się do miesięcy letnich.

Przyciągający wzrok design i eleganckie wnętrze

Nadwozie pomalowane w kolorze metalicznej szarości w połączeniu z grafiką Xperience nadaje kamperowi nowoczesny, przyciągający wzrok wygląd. Ekskluzywny styl na zewnątrz obiecuje, że wnętrze również należy do starannie zaprojektowanych. Tutaj pokuszono się o dwa warianty wystroju: Ivy Green oraz Pearl Grey. Pierwszy charakteryzują miłe w dotyku filcowe akcenty, natomiast drugi wzbogacono o dość wyrafinowane dębowe wykończenia. Trzeba jasno podkreślić, że Hymer podniósł tu standard komfortu jeszcze wyżej i oferuje przytulne i funkcjonalne wnętrze mieszkalne.

Technikalia niczego sobie

Ten oferujący w standardzie dwa miejsca do spania zgrabny kampervan o DMC 3500 kg mierzy 593 cm długości, 206 cm szerokości oraz 276 cm wysokości. Masa w gotowości do jazdy wynosi 2931 kg (+/- 5%). Pod maską bazowego Sprintera 417 CDI znajdziemy silnik wysokoprężny o mocy 170 KM zespolony z automatyczną skrzynią biegów 9G-Tronic. Liczba systemów wspomagających jazdę, które Mercedes oferuje w standardzie, jest ogromna i to, oprócz wyjątkowo dobrze zestrojonego i komfortowego zawieszenia, jest doskonałą wizytówką marki, za którą warto zapłacić. W standardowym pakiecie Xperience Edition otrzymamy m.in. markizę z oświetleniem LED i adapterem, chromowany grill, przedni zderzak i ramę kratki pomalowane w kolorze pojazdu, 16-calowe felgi aluminiowe (czarne matowe) z oponami całorocznymi, skórzaną kierownicę (tylko automatyczna skrzynia biegów), pakiet czujników Hymer Connect, system oświetlenia otoczenia, 10-calowy system multimedialny z kamerą cofania, sterowaniem głosowym, ekranem dotykowym, a nawet router 5G WiFi z anteną dachową montowany standardowo, co zapewnia superszybki internet nawet poza Europą. Samochód na etapie konfiguracji można wyposażyć w cały szereg akcesoriów, m.in. w podnoszony dach dla dodatkowej przestrzeni sypialnej.

Podsumowując, Hymer Grand Canyon S 600 Xperience to idealny wybór dla osób cenących komfort, nowoczesne technologie i elegancję, które chcą podróżować przez cały rok. Wyjątkowe wyposażenie, zaawansowane systemy wspomagania jazdy oraz przemyślane detale sprawiają, że ten kampervan staje się doskonałym towarzyszem każdej przygody. Bez względu na to, czy planujesz krótki wypad za miasto, czy długą podróż przez kontynenty, ten model zapewni niezapomniane wrażenia i wygodę na najwyższym poziomie.





eprasa.pl 6768a38eb7

hymer.com

MORE STYLE.
LESS LIMITS.

The all new HYMER ML-T.



HYMER

70 LAT LMC I JUBILEUSZOWE POJAZDY



LMC Caravan GmbH & Co. KG to doświadczony producent. W zakładzie w Sassenbergu w Münsterland w Niemczech firma produkuje pojazdy kempingowe od 70 lat. Czy to przyczepy, czy kampery – każdy model objęty jest 12-letnią gwarancją na szczelność poszycia

Marka LMC od 1955 r. realizuje się w sztuce tworzenia wolności na kołach. Z tej okazji przygotowała limitowaną edycję dwóch przyczep kempingowych i czterech kamperów. Wszystkie z serii Style, Tourer, Cruiser i Innovan są w zasięgu ręki w niezrównanym stosunku ceny do jakości.

Specjalna seria pojazdów ma być podziękowaniem za lojalność fanów caravaningu, którzy od wielu lat stawiają na bezkompromisową jakość propozycji sygnowanych marką LMC. Teraz nadarza się niesamowita okazja, by wejść w posiadanie przyczep Style 453 D i Style 493 K (cena od 24 490 euro). Każda z gamy LMC zachwyca stylowymi akcentami i wysokiej jakości wnętrzem w eleganckim, jasnoszarym kolorze. Uwagę przykuwają dzięki czarnym felgom aluminiowym i efektownemu malowaniu specjalnemu (włącznie z sygnaturą oświetlenia LED) z okazji 70-lecia firmy.

Z kolei w połowie zintegrowane kampery Tourer (T 663 G i H 663 G) i Cruiser (V 643) łączą zastosowanie wysoko wydajnej technologii w codziennym użytkowaniu ze stylowym, domowym klimatem. Mają nie tylko mocny silnik Ducato o mocy 140 KM, ale też wybitnie funkcjonalne układy wnętrz, które idealnie nadają się na wygodne podróże we dwoje lub z rodziną. Szczególną atrakcją tych trzech modeli jest ekskluzywne, specjalne malowanie z okazji 70-lecia, które nadaje pojazdom wyjątkowy wygląd. Wnętrze wypełnia wysokiej jakości tapicerka siedzeń ze skóry wegańskiej z eleganckim haftem. Tak skonfigurowane pojazdy, w atrakcyjnej cenie (od 64,990 euro), można doposażyć w pakiet Chassis Design, który obejmuje m.in. czarne felgi aluminiowe, aby uzyskać szczególnie sportowy wygląd.

Fanom kampervanów spodoba się model Innovan 603. Ten wszechstronny, czteroosobowy kamper na podwoziu Fiata Ducato z silnikiem o mocy 120 KM charakteryzuje się bogatym wyposażeniem, w tym: markizą, kamerą cofania, elektrycznym stopniem wejściowym, podgrzewanym zbiornikiem na ścieki, dzięki którym pokład sprawdzi się w każdej porze roku. W standardzie, tj. za 55,990 euro, otrzymujemy wnętrze z miejscami sypialnymi dla trzyosobowej załogi, a po skompletowaniu pojazdu w unoszony dach sypialny dla maksymalnie pięciu osób. I tu można domówić pakiet Chassis Design, by jeszcze bardziej wyróżnić swój egzemplarz.

Fot. LMC

REKLAMA



LMC to rodzinna i niezawodna marka, na którą możesz liczyć. Z 70-letnim doświadczeniem w branży Caravaning - nasi pracownicy zajmują się budową nowoczesnych przyczep kempingowych, domów mobilnych i kamperów. Dostosowane 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 6768a38eb7

CARADO CV602 PRO

Do gamy modelowej z serii CV dołącza najlepiej wyposażony kamper w tej klasie. Najnowszy model to propozycja w najbardziej kompaktowym wydaniu dla maksymalnie pięcioosobowej załogi.

Seria CV składa się z kampervanów bazujących na nadwoziach Fiata Ducato i Peugeot Boxer o długości od 5,41 m do 6,36 m. Są dobrze przygotowane na całoroczne podróże i zaskakują aranżacją dla bardzo dużej załogi. Nie inaczej prezentuje się najnowszy Carado CV602 PRO, który debiutuje z najbogatszym wyposażeniem skalkulowanym w bardzo atrakcyjnej cenie. Za mniej niż 57 tys. euro otrzymujemy czteroosobowy pojazd z silnikiem 2.2 Multijet o mocy 140 KM, który na postoju zapewni sen dla dwu- lub nawet pięcioosobowej załogi. W standardzie tego bogato doposażonego kampera znajdziemy m.in. składane rolety szyb w szoferce i dużą markizę (o długości 375 cm). To także limitowany pakiet optyczny, czyli lakierowane zderzaki i aluminiowe felgi 16-calowych kół. Gwarancją autonomii są dwie 11-kilogramowe butle gazu, wydajne ogrzewanie gazowe Truma Combi 4 i duży (100 l) zbiornik wody świeżej oraz szarej (90 l). A wszystko to na pokładzie o długości tylko 5,99 m. To akurat zasługa elastycznie aranżowanego wnętrza z zaskakująco dużą liczbą schowków do przechowywania. W szoferce standardem są obrotowe fotele, co w połączeniu z dwuosobową kanapą gwarantuje stworzenie niemałego pokoju dziennego. Pomysłowy projekt łazienki pozwolił wykroić na tak ograniczonej powierzchni całkiem przyjazną i kompletnie wyposażoną strefę. Po drugiej stronie korytarza znajduje się kompaktowy aneks kuchenny z dwupalnikową kuchenką i lodówką kompresorową. Najwięcej miejsca znajdziemy na tyłach kampera, gdzie mieści się sypialnia główna i gigantyczna przestrzeń magazynowa – dostępna oczywiście także po otwarciu dwuskrzydłowych drzwi tylnych. Druga sypialnia powstaje po złożeniu stołu w strefie salonu, a gdy zamówimy model CV602 PRO z dachem sypialnym, nasz dom na kołach zyskuje trzecią sypialnię z materacem o wymiarach 206 × 143 cm.

Fot. Carado



CV602 PRO kusi bogatym wyposażeniem w atrakcyjnej cenie i siedmioletnią gwarancją na szczelność zabudowy



Do podsufitki mamy 190 cm. Pojazd ma 261 cm wysokości i 281 cm, jeśli jest doposażony w sypialnię „na piętrze" w uchylanym dachu



Projekt zabudowy uwzględnia potrzeby fanów caravaningu, którzy szukają dużo miejsca do przechowywania

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7

KOMFORT, TECHNOLOGIA I WOLNOŚĆ PODRÓŻY

Podróżowanie kamperem to nie tylko sposób na wakacje, ale też styl życia, który pozwala cieszyć się swobodą, niezależnością i bliskością natury. KOS Camper doskonale rozumie potrzeby miłośników caravaningu, oferując nowoczesne pojazdy, które łączą wygodę domowego wnętrza z pełną mobilnością.





Wśród bestsellerów marki wyróżniają się dwa modele – Paradiso F727 oraz Paradiso P727, które różnią się układem wnętrza i funkcjonalnością. Który z nich sprosta Twoim oczekiwaniom?

Paradiso P727 – mobilna strefa spotkań

Model Paradiso P727 to propozycja dla tych, którzy cenią przestrzeń do wspólnego spędzania czasu. Jego największym atutem jest przestronny salon, który pomieści nawet osiem osób, co czyni go idealnym wyborem na rodzinne wyprawy czy podróże z przyjaciółmi.

Wnętrze pojazdu zaprojektowane zostało z myślą o komforcie i funkcjonalności. Główna część wypoczynkowa to wygodna przestrzeń, którą w razie potrzeby można przekształcić w dodatkowe łóżko (90 × 200 cm). Przy stole na nodze pneumatycznej może zasiąść nawet osiem osób! W tylnej części kampera znajduje się komfortowe łóżko o wymiarach 150 × 200 cm, wyposażone w dwustronny materac – z jednej strony twardy, miękki z drugiej. Przechowywanie rzeczy ułatwia przestronna garderoba z czterema pojemnymi szafami oraz luk bagażowy pod łóżkiem. Łazienka jest przestronna (130 × 70 × 200 cm), łącząc prysznic i toaletę.

Wnętrze zaprojektowano tak, aby zapewnić bezkolizyjne wyjście – nawet przy opuszczonym łóżku w strefie wypoczynkowej. Opcjonalnie można zamontować elektryczne łóżko Lippert Smart-slim Bed w części jadalni.



eprasa.pl 6768a38eb7

Paradiso F727 – dla rodzin i miłośników wygody

Model Paradiso F727 to propozycja dla tych, którzy stawiają na komfort snu oraz dużą przestrzeń bagażową. W tylnej części kampera znajdują się dwa łóżka o wymiarach 84 × 195 cm, które można połączyć w jedno obszerne posłanie o wymiarach 218 × 195 cm. Pod łóżkiem zaprojektowano praktyczny schowek na dodatkowy ekwipunek.

Duży przelotowy garaż o wymiarach 100 × 218 × 110 cm pomieści rowery, sprzęt sportowy i dodatkowy bagaż. Komfortowa część wypoczynkowa została zaprojektowana tak, aby w razie potrzeby mogła stać się dodatkowym miejscem do spania (90 × 200 cm), a mocowany do ściany, składany na dwóch wysokościach stół umożliwia elastyczne korzystanie z przestrzeni.

Łazienka, choć kompaktowa (98 × 67/79 × 200 cm), zapewnia pełny komfort użytkowania dzięki połączonemu prysznicowi i toalecie. Podobnie jak w modelu P727, także tutaj można zamontować opcjonalne elektryczne łóżko Lippert Smart-slim Bed w części jadalni.

Technologia i jakość na najwyższym poziomie

Oba modele bazują na niezawodnym Volkswagenie Crafterze 2.0, który zapewnia solidność, ergonomię i nowoczesne systemy wspomagania kierowcy. W ofercie KOS Camper dostępne są również podwozia MAN TGE 3.140 i MAN TGE 3.160, które gwarantują jeszcze większy komfort i niezawodność.

Kampery KOS Camper wyposażone są w liczne systemy bezpieczeństwa, m.in. trzypunktowe pasy bezpieczeństwa z regulacją wysokości i elektryczny napinacz pasa kierowcy. Podwozia wyposażone są także w wielofunkcyjne kierownice obszyte skórą, umożliwiające obsługę radia i telefonu komórkowego, a także czujniki ciśnienia opon, wyświetlacz wielofunkcyjny Plus i reflektory Full LED.

Asystent Hill Hold Control pomoże przy wjeżdżaniu na wzniesienia, a w utrzymaniu pasa ruchu – dostępny opcjonalnie Lane Assist. Są też czujnik zmęczenia kierowcy, tempomat Dynamic Road Sign Display, który rozpozna i dynamicznie wyświetli znaki drogowe, oraz Front Assist z funkcją City Emergency Braking, monitorujący odległość od poprzedzającego pojazdu.

Pasja i precyzja w każdym detalu

KOS Camper to firma, która stawia na indywidualne podejście do klienta. Każdy kamper jest projektowany i budowany od podstaw, a przyszli właściciele mogą obserwować cały proces produkcji swojego wymarzonego pojazdu.

– Budowanie kampera to sztuka, a my robimy to z pasją. Projektujemy i tworzymy zabudowy od podstaw, a także przerabiamy istniejące pojazdy. Możemy stworzyć mobilny food truck, gabinet medyczny, sklep na kółkach, koniowóz, a nawet kontener do samodzielnej aranżacji – mówi przedstawiciel marki KOS Camper.

Każdy element pojazdu – od konstrukcji po instalacje – powstaje w zakładzie firmy, co



pozwala na pełną kontrolę nad jakością. To właśnie dlatego KOS Camper oferuje dziesięcioletnią gwarancję na swoje zabudowy.

Nowość! KOS Camper Kamari F747

Firma nie zwalnia tempa i zapowiada premierę kolejnego modelu – KOS Camper Kamari F747. Nowy kamper będzie dłuższy, co pozwoli na stworzenie jeszcze bardziej przestronnego i funkcjonalnego wnętrza oraz jeszcze większej i bardziej komfortowej łazienki z oddzielnym prysznicem i toaletą.

Sezon 2025 – rezerwacje już trwają

KOS Camper oferuje nie tylko sprzedaż, ale także wynajem swoich pojazdów. Rezerwacje na sezon 2025 już trwają – liczba dostępnych pojazdów jest ograniczona, więc warto zaplanować swoją podróż z wyprzedzeniem.

Kontakt: tel. 608 030 311
Więcej na: koscamper.com

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7

KAMPERY SUWAŁOWSKI OFICJALNYM DILEREM MARKI ETRUSCO

Firma Kampery Suwałowski rozszerza ofertę sprzedażową pojazdów kempingowych. Przedsiębiorstwo, przez wielu kojarzone dziś głównie za sprawą sprawnego serwisu, wypożyczalni oraz sprzedaży kampervanów Bravia Mobil, wprowadza do oferty kampery włoskiego producenta Etrusco, należącego do Grupy Hymer.



Ciekawe rozwiązania, wygoda i estetyka – we włoskim wydaniu. Tak markę Etrusco widzi jej nowy diler



Eleganckie wnętrza wykończone z pomysłem i dbałością o detale, jednocześnie bardzo funkcjonalne – to cechy kamperów Etrusco

Tym samym firma Kampery Suwałowski została oficjalnym dilerem marki Etrusco, stając się drugim autoryzowanym punktem sprzedaży tej marki w Polsce. Etrusco to marka należąca do Grupy Erwin Hymer, największego koncernu w Europie zajmującego się produkcją pojazdów rekreacyjnych.

– Kampery tej marki wyróżniają się nowoczesnym designem, dbałością o detale oraz funkcjonalnością. To połączenie niemieckiej solidności z włoskim stylem, dzięki czemu pojazdy te są zarówno praktyczne, jak i eleganckie. To idealne rozwiązanie dla osób, które szukają kampera łatwego w prowadzeniu, świetnie wyposażonego i oferującego wysoki komfort użytkowania – opowiada Piotr Suwałowski, nowy diler Etrusco w Polsce. Dodajmy, że fabryka Etrusco znajduje się w Toskanii, w San Casciano we Włoszech.

eprasa.pl 6768a38eb7





Etrusco to kampery półzintegrowane, alkowy, ale też pełne integry dla najbardziej doświadczonych i wymagających caravaningowców. Na zdjęciu wnętrza integry Etrusco I 7400 QBC

Dlaczego Etrusco?

Firma Kampery Suwałowski od lat specjalizuje się w sprzedaży i serwisie kamperów oraz przyczep kempingowych. Jako wyłączny dystrybutor marki Bravia w Polsce stale poszukuje rozwiązań, które spełnią oczekiwania najbardziej wymagających klientów. – Wybór marki Etrusco był naturalnym krokiem, który doskonale wpisuje się w filozofię firmy – oferowanie kamperów o wysokiej jakości, przemyślanej ergonomii i nowoczesnym wyglądzie. Dzięki dołączeniu do Grupy Erwin Hymer wzmacniamy swoją pozycję na polskim rynku jako firma oferująca jedne z najlepszych pojazdów w branży – podkreśla Piotr Suwałowski.

Przedstawiciele nowego dilera podkreślają, że Etrusco to marka, która łączy solidne wykonanie i nowoczesny wygląd. Pojazdy będą więc dobrym wyborem zarówno dla osób, które zaczynają swoją przygodę z caravaningiem, jak i dla doświadczonych podróżników poszukujących solidnych rozwiązań.

Nowe modele Etrusco już wkrótce w Polsce!

Wkrótce w salonie Kampery Suwałowski, który mieści się w podwarszawskich Mościskach, pojawią się pierwsze modele Etrusco. Klienci zyskają możliwość obejrzenia ich na żywo oraz przetestowania. Firma planuje również prezentacje wideo oraz testy. Dla miłośników caravaningu oznacza to większy wybór oraz dostępność pojazdów. Dla całej branży natomiast z pewnością jest to kolejny krok w kierunku rozwoju i popularyzacji mobilnej turystyki w Polsce.

Kampery Suwałowski

Kampery Suwałowski zajmuje się nie tylko sprzedażą, ale również prowadzi profesjonalny serwis i doradztwo dla wszystkich miłośników caravaningu. Firma zaprasza do odwiedzenia salonu oraz śledzenia mediów społecznościowych, gdzie na bieżąco podawane będą informacje o dostępnych modelach i nowościach w świecie kamperów!

suwalowski.com

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7

PRZESTRONNA PÓŁINTEGRA O DŁUGOŚCI KAMPERVANA CHAUSSON 650 ETAPE LINE

Lubimy funkcjonalne wnętrza, ale lubimy też funkcjonalne gabaryty. Dobrym połączeniem tych dwóch oczekiwań zdaje się być model Chausson 650 Etape Line, który na niespełna 640 cm mieści przestronny salon, dużą łazienkę oraz pokaźny garaż. Ten model jest doskonałym przykładem tego, jak wiele miejsca można zaoszczędzić, rezygnując ze stałych sypialni.



Kampery Chausson wyróżniają się niebanalną kolorystyką. Omawiany model to półintegra Chausson 650 Etape Line

Największą uwagę w tym modelu przykuwa zdecydowanie salon w rozmiarze XL. Układ face-to-face ma swoje oczywiste zalety, ale w tym przypadku dodatkowo podkreślają je wymiary. W tak krótkim samochodzie salon takich rozmiarów jest czymś wartym uwagi!

Najwygodniej w tym pojeździe będzie dwuosobowej załodze. Łóżko opuszczane spod sufitu schodzi aż do poziomu "0" - nie musimy więc używać drabinki. Naturalnie istnieje możliwość jazdy 4-osobową załogą. Wówczas łóżkiem zjeżdżamy do połowy, a na dole tworzymy dodatkowe spanie na opuszczonym stoliku. Dodatkowe osoby podróżują na wysuwanych fotelach z układu Face to Face. Fotele posiadają ISOFIX. Zarówno łóżko, jak i stolik, opuszczane są elektrycznie.

Sama jazda także powinna być przyjemnością, a już szczególnie dla kierowcy, ponieważ model ten zabudowany jest na poliftowym już wydaniu Forda Transita. Pojawiły się wirtualne zegary zamiast tradycyjnego licznika, jest duży ekran dotykowy w centralnej części szoferki. Mocą dwulitrowego silnika zarządza automat – także nowy, ośmiobiegowy, który zbiera w branży bardzo dobre recenzje. Silnik pracuje ciszej, jakby lżej, jednocześnie cały czas dynamicznie. Nad szoferką znajdziemy też okno panoramiczne.

Kolejną przestrzenią, którą warto w tym pojeździe wyróżnić, jest łazienka, która rozłożona jest na całej szerokości auta. Po jednej stronie mamy kabinę prysznicową, a po drugiej toaletę. Możemy te pomieszczenia połączyć ze sobą i wydzielić przestrzeń łazienkową. To wygodne i praktyczne rozwiązanie, pozwalające też na dużą dozę intymności, czego nieraz w kamperach brakuje.



Kompaktowe wymiary kampera doceni kierowca podczas podróży nawet w miejskich warunkach. Mniejszy wymiar to również niższa masa własna, czyli większe możliwości ładunkowe



Salon, który robi wrażenie. To pojazd dla czterech osób do jazdy i spania, ale na obiad spokojnie można jeszcze kogoś zaprosić

eprasa.pl 6768a38eb7





W tylnej części pojazdu mamy łazienkę i prysznic, a na samym końcu garderobę. Zwraca uwagę duża liczba schowków i szuflad



Garaż z dostępem z obu stron jest już w caravaningu standardem, natomiast tak wysokie drzwi po jednej ze stron są bardzo rzadko spotykane





Obie sypialnie mieszczą się w centralnej części pojazdu. Spod sufitu opuszczamy łóżko, a drugie budujemy z dolnych kanap. Elektrycznie opuszczane łóżko spod sufitu pozwala na szybką zmianę strefy dziennej na nocną. Łóżko może zejść do poziomu „0", nie musimy więc używać drabinki do wejścia

Z tyłu znajduje się świetnie zaprojektowana garderoba z szerokim dostępem przez duże, skrzydłowe drzwi. Wewnątrz znajdziemy pojemne szafki oraz drążek do przechowywania np. kurtek. Pod garderobą mamy pojemny garaż - co ważne z dostępem od środka zabudowy dzięki przesuwnym drzwiczkom.
Model jest dostępny z pakietem Arctic, co zachęca do podróży zimowych. W ramach tego pakietu są m.in. podgrzewana podłoga (230 V), podgrzewany i izolowany zbiornik szarej wody czy ogrzewanie zasilane olejem napędowym marki Webasto o mocy 5500 W.
Francuski producent Chausson daje siedmioletnią gwarancję na szczelność kampera. Nadwozie pojazdu (dach oraz ściany boczne) wykonane jest z poliestru. System GRP/GFK, poprzez użycie żywicy z włóknem szklanym, w porównaniu do blachy aluminiowej zapewnia większą odporność na gradobicie. Technologia tego typu ma również umożliwiać łatwiejsze naprawienie poszycia w razie wszelkiego rodzaju uszkodzeń. Chausson, jak informuje polski diler tej marki, w swoich modelach posiada obecnie jedną z największych grubości dachu oraz podłogi wśród wszystkich europejskich producentów. Grubość dachu to 54,5 mm, a podłogi – 63,5 mm.
Oficjalnym dilerem marki Chausson w Polsce jest firma Transa-M z Pszczyny.

transa-m.pl

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7



KABE IMPERIAL 910 QB

KOMFORT I ELEGANCJA **W KAŻDYM DETALU**



Szwedzi od siedmiu dekad produkują pojazdy kempingowe, co z całą pewnością pozwoliło im osiągnąć mistrzostwo i nabyć niepodważalne doświadczenie. Rozpoznawalny design i odmienne rozwiązania technologiczne, a także ponadprzeciętna odporność termiczna pojazdów na ekstremalne temperatury w warunkach zimowych to synonim marki. Seria Imperial dokłada do tego luksus na najwyższym poziomie.

„Dom na kołach" – przyjęło się tak mówić o każdym pojeździe kempingowym, ale błysk w oczach pojawia się, gdy staniemy w progu Kabe Imperial i910 QB – luksusowego i w pełni zintegrowanego kampera przeznaczonego dla osób wymagających niepodważalnej jakości i nieuznających wielu kompromisów w podróży. 932 cm długości na trzech osiach może oznaczać tylko jedno – wewnątrz nie oszczędzano na niczym. Ten komfortowy pojazd stanowi połączenie nowoczesności, funkcjonalności i wygody podróżowania.

Wnętrze

Elegancja i funkcjonalność często nadają na tych samych falach i w tym trzyosiowym krążowniku nie ma co do tego wątpliwości. U samego progu dla użytkowników wchodzących z zewnątrz wkomponowano zmyślną wnękę z wieszakami na ubrania i kilkoma dodatkowymi półkami na drobiazgi takie jak klucze, telefony, czapki czy smycz dla psa. W przedniej części tej integry znajdziemy bardzo przestronną część wypoczynkową z kanapą w kształcie L i sporych rozmiarów ławką za fotelem pasażera. Wraz z w pełni regulowanym stołem całość tworzy harmonijną przestrzeń sprzyjającą relaksowi i wspólnemu spędzaniu czasu nawet dla sześciu–siedmiu osób. Nad tą strefą relaksu zabudowano elektrycznie opuszczane łóżko. Warto dodać, że podczas konfiguracji tej części pojazdu mamy do wyboru aż siedem różnych tapicerek. Salon salonem, ale uwagę każdego przykuje elegancka, a przede wszystkim gigantyczna kuchnia. Genialnie wkomponowano tu zakrzywiony blat, a podążające pod nim w tym samym kształcie szuflady oraz wiszące szafki zawstydzą swoją pojemnością niejedną kuchnię w domach z betonu. Trzypalnikowa kuchenka, zlew z solidną baterią i mnóstwo przestrzeni roboczej tworzą raj dla każdej pani domu. Za plecami kucharza producent zainstalował lodówkę Thetford o pojemności 141 l z osobnym zamrażalnikiem, a nad nim dodatkowo opiekacz. Po prostu kuchnia marzeń. Chciałoby się tu zaprosić

eprasa.pl 6768a38eb7



sprzedawców kamperów, którzy uparcie twierdzą, że w tych pojazdach się nie gotuje. Pozostając niejako w przedpokoju tego sześciokołowca, po obu stronach wspomnianej lodówki slim mamy do dyspozycji dwie szafy. Jedna na ubrania wiszące, druga podzielona półkami. Robiąc dwa kroki dalej w stronę tyłu pojazdu, znajdujemy się już w apartamencie. Po przeciwległych stronach duża kabina prysznicowa oraz łazienka z toaletą i niemałymi szafkami na kosmetyki. Mamy do czynienia z samochodem, w którego zaprojektowaniu mieli udział caravaningowcy, dlatego nie dziwi fakt, że w tej części, nawet pod prysznicem, jest aż nadto wieszaków, schowków, półeczek. Blat pod umywalką jest w kolorze jasnego betonu, nastrój buduje miłe i ciepłe oświetlenie ledowe, a całość jest równomiernie ogrzana niewidocznym dla oka centralnym ogrzewaniem Alde Compact 3030 oraz automatycznym systemem ogrzewania podłogowego AGS II Pro. W tymże apartamencie tylną część pojazdu zajmuje obszerne łóżko typu queen size, zapewniające wygodny wypoczynek. Jak na królewskie łóżko przystało, u swych boków ma ono wygodne w dostępie szafki ubraniowe. Tutaj dodatkowo znalazły się jeszcze stoliki nocne.

Od strony technicznej

Gdyby chcieć rozwinąć niemal nieskończoną listę wyposażenia standardowego i opcjonalnego, należałoby poświęcić temu cały magazyn, zatem w dużym skrócie warto wspomnieć, że ściany pojazdu to klasyczny sandwich, ale odporny na wilgoć, bowiem drewno zastąpiły tu belki z PCV, a za odporność termiczną odpowiada izolacja Eco Prim. Poszycie od strony wewnętrznej wykonano z kompozytu, zaś na zewnątrz pokryte jest blachą aluminiową. Kabe Imperial 910 QB został zbudowany na podwoziu AL-KO, a jednostką napędową jest wysokoprężny silnik Mercedes-Benz o mocy 170 KM, połączony z dziewięciobiegową automatyczną skrzynią biegów – 9G-tronic, która przenosi napęd na przednią oś.
W związku z tym, że dopuszczalna masa całkowita tego pojazdu wynosi 5500 kg, do jego prowadzenia należy posiadać prawo jazdy kategorii C1 lub C. Do dyspozycji użytkowników jest 150-litrowy zbiornik na czystą wodę i 90-litrowy na ścieki. Całkowita długość pojazdu wynosi 932 cm, szerokość 232 cm, a wysokość 306 cm. Wnętrze jest przystosowane do jazdy dla czterech osób, za to mieszkać i spać może nawet sześć.
Kabe Imperial 910 QB to synonim luksusu i funkcjonalności w świecie kamperów. Jego przemyślana konstrukcja oraz bogate wyposażenie sprawiają, że każdy podróżnik poczuje się jak w domu, niezależnie od tego, gdzie się znajduje. Dla wymagających użytkowników, którzy cenią sobie komfort i elegancję, ten model jest idealnym wyborem, oferującym niezapomniane wrażenia z każdego wyjazdu.

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7

PNEUMATYCZNY ALBATROS

BusKamper Albatros, który łączy w sobie zalety bardzo zwinnego samochodu i dobrze wyposażonego kampera (m.in. za sprawą łazienki z prysznicem), cieszy się w kraju dużą popularnością. W najnowszych modelach producent z podpoznańskiej Mosiny oferuje kilka ciekawych rozwiązań, którym w tym artykule chcemy się przyjrzeć.

Wśród dostępnych opcji pojawiło się m.in. zawieszenie pneumatyczne. To efekt współpracy firmy BusKamper z gliwickim MTT System. Zawieszenie będzie korzystać z nowej wersji poduszek powietrznych przeznaczonych do aut z grupy Renault Trafic. System nie zmienia oryginalnego zawieszenia auta (dzięki czemu zachowana jest gwarancja aut), ale je uzupełnia.

– Dodatkowe pneumatyczne zawieszenie poprawia komfort prowadzenia auta w różnych warunkach terenowych, a także pozwala wprowadzać korekcje w przypadku niestandardowego obciążania. Można np. zmienić sztywność zawieszenia w przypadku większego obciążenia samochodu w tylnej części. W niektórych krajach popularne są platformy do przewożenia lekkiego skutera mocowane z tyłu – do podłużnic samochodu. W tym przypadku przydaje się lekkie wspomaganie pneumatyczne. Istnieje także możliwość wprowadzenia korekcji zawieszenia w momencie, gdy większy ładunek znajduje się zdecydowanie po jednej stronie auta. Poprawia to komfort prowadzenia – opowiada Marek Rybczyński z firmy BusKamper. Panel sterowania umieszczony jest po prawej stronie kierowcy, w dostępnym i wygodnym miejscu – można wprowadzać korekcje, nie ruszając się z fotela.



Kolejną nowością jest możliwość zastosowania ogrzewania postojowego Truma Combi 4 w najnowszej wersji iNet X Panel. Jest to kompleksowe ogrzewanie postojowe o mocy 4 KW wraz z ogrzewaczem ciepłej wody. Oczywiście całość nadal będzie zasilana ze znanego w tej serii zintegrowanego układu gazowego, który umożliwia tankowanie LPG na wszystkich stacjach benzynowych. Ogrzewanie, dzięki modulacji mocy grzania 2–4 KW, szybko nagrzewa wnętrze, a następnie przechodzi w bardzo cichy tryb utrzymywania temperatury. Przepływowy zasobnik o pojemności 10 l gwarantuje ciągły dostęp do ciepłej wody. Co warto podkreślić, nowy sterownik iNet X Panel jest zdecydowanie bardziej intuicyjny niż poprzednik. Pozwala z łatwością wybierać różne programy grzania wnętrza oraz wody. Tego typu ogrzewanie, sterowane także smartfonem, można zamówić w autach niskich BusKamper Nature i Adventure oraz oczywiście we flagowym BusKamper Albatros.

Dwie kolejne nowości dotyczą bezpieczeństwa pojazdu w niskich temperaturach. Pierwszą z nich jest automatyczny spust wody, zabezpieczający instalację przed zamarznięciem na wypadek, gdyby właściciel zapomniał zrobić to samodzielnie przed zimą. Inna nowość to nierdzewny zbiornik zimowy dla fanów kamperowania przy minusowych temperaturach. Dla ludzi lubiących częste zimowe wyjazdy problemem jest zamarzająca woda szara. – Mamy dla nich w ofercie specjalny zbiornik na szarą wodę o pojemności 33 l, który możemy zamontować w zabudowach Nature i Adventure. Jest on umieszczony, podobnie jak zbiorniki z czystą wodą (40-litrowy), wewnątrz w ten sposób, że krążące powietrze ogrzewania postojowego utrzymuje w nim temperaturę pokojową. Do tego zbiornika możemy zastosować znany już z zabudów BusKamper Albatros elektryczny spust szarej wody uruchamiany z panelu sterującego wewnątrz auta – dodaje Marek Rybczyński.

Co ważne, przy doposażaniu pojazdów BusKamper, inaczej niż w dużych kamperach, mniej musimy się martwić o limity związane z DMC. Zabudowy BusKamper znane są z dużego zapasu pomiędzy masą rzeczywistą auta a jego masą dopuszczalną, którą znajdziemy w dowodzie rejestracyjnym. Producent podaje, że w przypadku zabudów L2H2 Albatros jest to ok. 500 kg. Dla aut niskich jest to nawet ponad 700 kg.

buskamper.pl



BusKamper Albatros z rowerami elektrycznymi lub skuterem. W takim zestawie zawieszenie pneumatyczne ma szczególne znaczenie

eprasa.pl 6768a38eb7

ETRUSCO T 6.9 SF

BESTSELLER RODEM Z TOSKANII



Ford Transit z silnikiem o pojemności 2 l zestawionym z automatyczną skrzynią biegów, a na tym elegancka i wszechstronna zabudowa, która oferuje komfort i funkcjonalność dla wymagających turystów. Przy łącznej długości 698 cm pojazd oferuje wystarczającą ilość miejsca dla czterech osób. Oto półzintegrowany kamper Etrusco T 6.9 SF.

Na zewnątrz klasycznie

Półzintegrowany Etrusco T 6.9 SF na pierwszy rzut oka nie wyróżnia się niczym szczególnym. Jednak, jeśli spojrzymy bardziej krytycznie, zauważymy pomysł na tę zabudowę. Cienkie, dobrze zgrane z kształtem nadwozia folie ozdobne nadają mu nowoczesny wygląd. W tym zestawieniu żaden element nie sprawia wrażenia przypadkowego. Będący bazą Ford gwarantuje doskonałe walory jezdne i nowoczesne wykończenie szoferki. Ponadto baza zapewnia na naszym rynku atrakcyjniejszą cenę z uwagi na niższą akcyzę wynoszącą 3,1%. Duże okna i przestronny, panoramiczny dach dają dużo światła i tworzą przyjemną atmosferę we wnętrzu.

Jasna i przestronna część dzienna

Wewnątrz czeka na nas bardzo popularny układ. Część dzienna jest wyposażona w wygodną ławkę i zawieszony na bocznej ścianie stolik, a całość dopełniają kapitańskie fotele kierowcy i pasażera. Za fotelem pasażera wygospodarowano miejsce na ławeczkę, dzięki której w całej części dziennej może usiąść nawet pięć osób. T 6.9 SF jest najmniejszym z obecnie dostępnych wariantów, ale dzięki temu, że meble są bardzo jasne, mamy wrażenie, że wnętrze jest naprawdę przestronne.

Kuchnia ze sporym zapasem

Aneks kuchenny jak na tak krótki samochód ma sporo miejsca do przechowywania. Wyposażono go w dużą lodówkę, trzypalnikową kuchenkę gazową i duży, okrągły zlewozmywak. Pod blatem znalazło się też miejsce na podwieszany kosz na odpady.

Kompaktowa łazienka

Znajdująca się po prawej stronie pojazdu łazienka jest kompaktowa, ale dzięki obrotowej ściance możemy w kilka chwil zmienić ją w pełnoprawną kabinę prysznicową, dzięki czemu wnętrze jest bardzo użyteczne, a przy tym łatwe w utrzymaniu czystości. Nie zabrakło też szafki na kosmetyki czy wieszaka na ręczniki.

Sypialnia

Tył pojazdu zajmują dwa pojedyncze łóżka, które można przekształcić w jedno, sporych rozmiarów łoże nawet dla rodziny 2+2. Pod spodem sporo miejsca w formie szafek na ubrania i nie tylko. Dodatkowe możliwości sypialne zapewnia składane łóżko nad częścią dzienną. Pod łóżkami sypialnymi do dyspozycji użytkowników jest wielki luk bagażowy.

Etrusco jest marką Grupy Erwin Hymer, a produkowany w jednej z najnowocześniejszych fabryk kamperów w Europie, zlokalizowanej w Toskanii. Podsumowując, Etrusco to dobra cena, nowoczesny design i jakość w jednym, a model T 6.9 SF jest propozycją dla turystów, którzy cenią sobie właśnie komfort, funkcjonalność w kompaktowym wydaniu i rozsądnej cenie.

Etrusco T 6.9 SF to propozycja dla turystów, którzy cenią sobie komfort, funkcjonalność w kompaktowym wydaniu i rozsądnej cenie

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7

www.taniekamperowanie.pl CZYLI Z CZYM DO LUDZI W SEZONIE 2025

Wiosna budzi się do życia, a wraz z nią sezon caravaningowy. Na rynku sporo się dzieje, a jedną z najbardziej aktywnych firm w pierwszych miesiącach nowego roku z pewnością jest taniekamperowanie.pl.



Rimor KILIG 79 Plus – siedmioosobowa półintegra dostępna będzie w limitowanej ofercie i konkurencyjnej cenie



RIMORVAN 238 – pojazd dla czterech osób do jazdy i trzech do spania

Firma taniekamperowanie.pl otwiera dwa nowe oddziały na północy i południu kraju

Przede wszystkim firma uruchomiła nowy punkt serwisowy na Pomorzu. Zdecydowała o tym liczba aut sprzedanych właśnie w tym regionie, dlatego ważne było zorganizowanie wsparcia dla klientów. Zainteresowanych odsyłamy więc do Rafała z firmy taniekamperowanie.pl – Gdańsk. W tym samym miejscu można wypożyczyć lub kupić kampera. Ofertę przygotuje Marcin z kampery-pruszcz.pl. Taniekamperowanie.pl uruchomiło wspólnie z janicamp.com także oddział w Krakowie. To z kolei odpowiedź na rosnący popyt aut w południowej części Polski. Ambasadorem marki jest znany w branży Szymon Janowski.

Seria EKOS

Taniekamperowanie.pl wspólnie z firmą Rimor stworzyło i właśnie przedstawia serię najprawdopodobniej najtańszych kamperów na rynku. Są to dwa modele aut półzintegrowanych i cztery alkowy (jedną z nich przetestowaliśmy – model EKOS 7). Auta z tej serii będą dostępne tylko i wyłącznie w firmie taniekamperowanie.pl i u jej partnerów handlowych.

Jako autoryzowany przedstawiciel Rimora firma zaprezentuje na targach w Nadarzynie absolutną nowość – siedmioosobową półintegrę, która uzupełni znaną i lubianą linię KILIG. Mowa o KILIG 79 Plus. Jesteśmy bardzo ciekawi, tym bardziej że mowa o bardzo dobrze wyposażonej, limitowanej serii – wstępnie na rynek polski przeznaczono 10 sztuk.

Taniekamperowanie.pl, poza serią EKOS i siedmioosobową półintegrą, zaprezentuje także nowego w ofercie Rimora kampervana. Na początek będzie to model RIMORVAN 238. Jak zapowiada, cena – podobnie jak w przypadku innych modeli – będzie zaskakująca.

Firma zaprasza na targi w Nadarzynie, które odbędą się 21–23 marca.

eprasa.pl 6768a38eb7

NA PRAWDZIWĄ ZIMĘ

KAMPERVANY BRAVIA MOBIL Z PAKIETEM NARVIK

Na zakończenie sezonu zimowego prezentujemy pojazd, którym wybierzecie się bez problemu na narty, ale niestraszne Wam będą także najbardziej mroźne regiony dalekiej północy naszego kontynentu. Oto model Bravia Swan 599 w – jak określa to producent – arktycznej wersji Narvik. Ten pakiet zimowych udogodnień dostępny jest także w innych modelach tego słoweńskiego producenta kampervanów.

Na początek jednak słów kilka o modelu Swan 599, który zyskuje ogromną popularność zarówno w Polsce, jak i Europie oraz jest jednym z bestsellerów tego producenta. Został zbudowany na podwoziu Peugeota Boxera. Jak liczby w nazwie wskazują, ma 599 cm długości i 260 cm wysokości.
W części sypialnej znajduje się podwójne łóżko. Kampervan ma na wyposażeniu 90-litrową lodówkę, kuchenkę gazową, zlewozmywak i stół jadalny. W oddzielnej łazience znajduje się obrotowa toaleta i obrotowa umywalka, które są oddzielone od prysznica i reszty łazienki akrylową ścianką działową. Jest przeznaczony dla czterech osób i ma cztery miejsca do spania. Stół jadalny składa się, a dodatkowa konstrukcja i dodatkowe poduszki w pierwszej części pojazdu tworzą dwa dodatkowe łóżka. Zbiornik czystej wody ma pojemność 105 l, a zbiornik ścieków 95 l.

Zimowy pakiet

Kampervany Bravia dostępne są z pakietem Narvik, w skład którego wchodzi m.in. wzmocnione ogrzewanie o łącznej mocy 10 kW, które tworzą nagrzewnica olejowa Webasto Airtop 4 kW i nagrzewnica E CP Plus Truma 6 kW. Ściany tego modelu mają dodatkową ilozację, łącznie dokładnie 30 mm. Zaizolowane i podgrzewane są rury pod pojazdem, podobnie jak zbiornik wody szarej. Producent zamontował dodatkowy nadmuch ciepłego powietrza w jadalni. Wersja ta wyróżnia się także podgrzewanymi przednimi fotelami w szoferce.
Bravia Mobil to producent kampervanów ze Słowenii. Poza wspomnianym Peugeotem Boxerem firma ta zabudowuje także pojazdy na podwoziach MAN-a. Dostępne są różne modele, z łóżkami poprzecznymi i wzdłużnymi, podnoszonym dachem z kolejną sypialnią. Mamy tu też bardzo duży wybór, jeśli chodzi o kolorystykę wnętrza. Przedstawicielem marki na Polskę jest firma Kampery Suwałowski.

suwalowski.com



Bravia Mobil Swan 599 to kampervan dla czterech osób w standardowym dla tego typu pojazdów układzie



Bravia Mobil słynie z udanej kombinacji ważnej dla tej firmy estetyki z funkcjonalnością



Pakiet Narvik to szereg udogodnień, dzięki którym zimowe podróże w kampervanach Bravia będą bezpieczne. W pakiecie m.in. ogrzewanie o łącznej mocy 10 kW

eprasa.pl 6768a38eb7





MERCEDES-BENZ SPRINTER
NA TRUDNE WARUNKI

Tak to już jest z kampervanami, że zewnętrzna powłoka, nadwozie rzadko kiedy na tyle mocno wyróżnia konkretny pojazd, aby bez cienia wątpliwości orzec, że mamy do czynienia z autem tej czy innej marki. Decydują o tym bryła furgonu, w zasadzie poza modyfikacjami dachu czy kaptura nad szoferką pozostająca bez zmian. Rozpoznawalne może być oczywiście malowanie, ale to nadal niewiele w porównaniu do pomysłów na styl wnętrza. Tutaj promienieje wizja projektanta.

Spośród wielu koncepcji obecnych w tej chwili na caravaningowym polu Europy Balcamp wyróżnia się dość mocno. Wnętrza powstające w zakładzie w Łapinie charakteryzują się licznymi materiałami drewnopochodnymi, w tym elementami wycinanymi w sklejkach różnej grubości metodą CNC. Dotyczy to zarówno elementów dekoracyjnych i detali zwiększających użyteczność pomieszczeń, jak i całych części mebli.

W prezentowanym pojeździe wnętrze jest największym atutem, chociaż sam pojazd, mimo że znany, jak na Mercedesa przystało niezmiennie robi wrażenie. W wielu samochodach Balcampu sufit lub powierzchnie ścian zdobią równoległe listwy ze sklejki lub drewna, między którymi zamontowano LED-owe oświetlenie. Podobnie jest i tutaj.

Wybór pojazdu bazowego jak wspomniano padł na Mercedesa Sprintera, w którym specjalistyczna firma dołożyła przedni napęd oraz zmodyfikowała zawieszenie, nadając mu cechy allroadowe. W wyniku tego prowadząc kampervana, siedzi się wysoko, można więc zajrzeć do każdego wyprzedzanego kabrioleta. Do jazdy trzeba też się przyzwyczaić, ponieważ wyżej niż w typowym furgonie położony środek ciężkości, na skutek podwyższonego zawieszenia oraz laminatowego kaptura skrywającego opuszczane elektrycznie łóżko, powoduje wyraźny efekt bujania.

Sprinter od zderzaka do zderzaka mierzy 7,4 m i na tej długości udało się zaprojektować wnętrze do podróży i spania dla czterech osób. Rozmiar tylnej sypialni pozwala prawdopodobnie na sen trzech

eprasa.pl 6768a38eb7

osób, ponieważ wzdłużne ułożenie dwóch materacy i dostawki tworzy przestrzeń sypialną na całą szerokość pojazdu. Można zdecydować się też na leżankę z jednej strony, podnosząc część przeciwległą, a powstałą przestrzeń przeznaczyć do celów transportowych lub komunikacyjnych. To ważne, ponieważ w części socjalnej miejsca do poruszania się, po wybudowaniu kuchni, pełnowymiarowej łazienki i saloniku, pozostało niewiele. Wrażenie potęguje opuszczane nad szoferką łóżko, na które wchodzi się, dostawiając aluminiową drabinkę. Podczas jazdy, kiedy łóżko znajduje się w górnym położeniu, dzięki ciekawej konstrukcji paneli sufitu jest ono prawie niewidoczne.

W kuchni została założona kuchnia indukcyjna Thetford Topline 902, obok okrągły zlew Inox, dalej lodówka Thetford T2090. Chłód wnętrzu nadaje klimatyzacja Webasto Cool Top Trail, dla której kontrastem zapewniającym ciepło jest Truma Combi 6 Diesel. Łazienka – jak wspomniano – jest osobnym pomieszczeniem, oddzielonym od korytarza drzwiami. Wnętrze łazienko-toalety doświetla niewielkie uchylane okno.







Oprócz wspomnianej na początku charakterystycznej linii stylistycznej trzeba wymienić ważny w ofercie atut indywidualnej produkcji top dachowy. Balcamp produkuje ten komponent do różnych modeli vanów. W przypadku tego Mercedesa jest to także świetnie wyglądający top czołowy, tworzący miejsce do zamocowania panelu fotowoltaicznego, okna dla „pasażerów" przedniej sypialni oraz będący spoilerem dla zewnętrznej jednostki klimatyzacji.

Ten kampervan wygląda na żywo jeszcze bardziej agresywnie, zwracając na siebie uwagę na ulicy i w kempingowych lokalizacjach.

REKLAMA

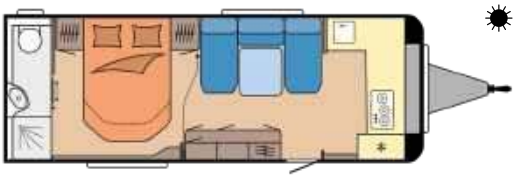


eprasa.pl 6768a38eb7



20 m² NA KOŁACH
HOBBY MAXIA 660 WQM

Kluczowe aspekty idealnej przyczepy kempingowej? Komfort, funkcjonalność i jakość wykonania. Wszystko to, a nawet więcej oferuje Maxia 660 WQM, łącząc minimalistyczny design z praktycznymi rozwiązaniami oraz luksusowym wyposażeniem.





Mowa o niezwykle przestronnej przyczepie, której 20 m² powierzchni użytkowej czyni ją jedyną w swoim rodzaju propozycją dla wymagających caravaningowców.

Luksusowa przestrzeń w skandynawskim stylu

Maxia 660 WQM to prawdziwy apartament na kółkach. Przyczepa o długości ponad 8,3 m i szerokości 2,5 m zachwyca przemyślanym układem wnętrza. Jasna kolorystyka, naturalne materiały oraz styl inspirowany nordyckim podejściem „hygge" tworzą harmonijną atmosferę sprzyjającą relaksowi.

Wnętrze obejmuje przestronną część dzienną z dużą sofą i dwoma szezlongami, idealną do wspólnego spędzania czasu. Uwagę zwraca duże panoramiczne okno w zlokalizowanej z przodu przyczepy kuchni, które zapewnia mnóstwo naturalnego światła. Ergonomiczna przestrzeń robocza tej sekcji sprawia z kolei, że przygotowywanie posiłków jest komfortowe, a co za tym idzie – przyjemne. Wysokiej klasy wyposażenie kuchni obejmuje 157-litrową lodówkę Dometic, trójpalnikową kuchenkę gazową gas-on-glass oraz praktyczne szafki z funkcją soft-close.

Sypialnia to wygodne łóżko wyspowe o wymiarach 1990 x 1395 mm, po którego prawej stronie – na samym tyle przyczepy – zlokalizowana została luksusowa łazienka z osobnym prysznicem i obszernymi schowkami. Możliwość przerobienia przestrzeni wypoczynkowej na drugie łóżko o wymiarach 2000 x 1200 mm jest o tyle istotna, że mowa o modelu czteroosobowym.

Dla komfortu, dla bezpieczeństwa

Wrażenie robi lista technologicznych rozwiązań, w które obfituje Maxia 660 WQM, ułatwiających codzienne funkcjonowanie podczas podróży. System Hobby Connect pozwala sterować oświetleniem, ogrzewaniem oraz monitorować poziom wody za pomocą aplikacji na smartfona. Komfort termiczny zapewnia ogrzewanie Truma

eprasa.pl 6768a38eb7





Combi 6 z 10-litrowym zasobnikiem ciepłej wody, a dobrze rozmieszczone nawiewy dbają o optymalną cyrkulację powietrza. Maxia 660 WQM została wyposażona w zaawansowane systemy wspierające stabilność i kontrolę nad pojazdem. System stabilizacji toru jazdy Knott oraz automatycznie regulowany hamulec najazdowy zapewniają maksymalne poczucie kontroli nawet w trudnych warunkach drogowych. Poczucie bezpieczeństwa, ale i komfort podnoszą dodatkowo solidna konstrukcja ścian, podwójnie oszklone okna zabezpieczone moskitierami oraz jednokluczowy system zamykania. Wszystkie te udogodnienia znajdują się w standardowym wyposażeniu przyczepy, a to za sprawą pakietu HobbyKomplett All-Inclusive. Żadnego „jeśli", żadnego „ale", żadnych dodatkowych i ukrytych kosztów – Maxia 660 WQM wyposażona jest we wszystko, czego potrzebujesz, aby ruszyć w drogę i spędzić udane wakacje.





Podróż w wielkim stylu

Maxia 660 WQM to propozycja dla doświadczonych caravaningowców, którzy nie uznają kompromisów w kwestii luksusu, wygody i nowoczesnych technologii. Przestronne wnętrze, elegancki, nordycki design oraz wysokiej jakości wyposażenie sprawiają, że podróżowanie tym modelem to czysta przyjemność.
Dopuszczalna masa całkowita przyczepy wynosi 2 tys. kg (można ją zwiększyć do 2200 kg), a 1705 kg w stanie gotowym do jazdy – oznacza to, że użytkownik ma do dyspozycji około 295 kg na dodatkowe wyposażenie i bagaż (a przy zwiększonej nośności nawet 495 kg).

Bez względu na to, czy wybierasz się w długą trasę, czy spędzasz weekend na łonie natury, Maxia 660 WQM zapewnia najwyższy standard caravaningu. To nie tylko przyczepa – to mobilny apartament, w którym każda podróż staje się niezapomnianą przygodą.

eprasa.pl 6768a38eb7



PODRÓŻOWANIE PRZYSZŁOŚCI

– BEZ OTWARTEGO PŁOMIENIA, BEZ KOMPROMISÓW

Podróżowanie kamperem lub jachtem to nie tylko wolność, ale także konieczność korzystania z rozwiązań, które zapewniają wygodę, bezpieczeństwo i oszczędność.

Dzięki nowoczesnym technologiom życie w drodze stało się prostsze, bardziej komfortowe i niezależne. Innowacyjne systemy ułatwiają codzienne funkcjonowanie, pozwalając się skupić na przyjemności odkrywania nowych miejsc.

Bezpieczeństwo przede wszystkim – gotowanie bez otwartego płomienia

W kamperze czy na jachcie liczy się nie tylko funkcjonalność, ale również bezpieczeństwo. Nowoczesne gazowe płyty ceramiczne Dynacook wykorzystują przełomową technologię „gaz pod szkłem". Brak otwartego płomienia oznacza mniejsze ryzyko poparzeń i przypadkowego zaprószenia ognia, co jest szczególnie istotne w niewielkich, mobilnych przestrzeniach, gdzie każdy detal ma znaczenie.

Wygodne sterowanie – precyzja i intuicyjność

Podróżowanie oznacza dynamiczny tryb życia, dlatego komfort obsługi urządzeń ma ogromne znaczenie. Płyty Dynacook wyposażone są w sterowanie sensorowe z aż 18 poziomami mocy gotowania, co umożliwia precyzyjne ustawienie temperatury bez konieczności ręcznego regulowania płomienia. Intuicyjna obsługa sprawia, że gotowanie staje się łatwiejsze, a użytkownik ma pełną kontrolę nad procesem przygotowywania posiłków.



eprasa.pl 6768a38eb7



Łatwość czyszczenia – koniec z trudnymi zabrudzeniami

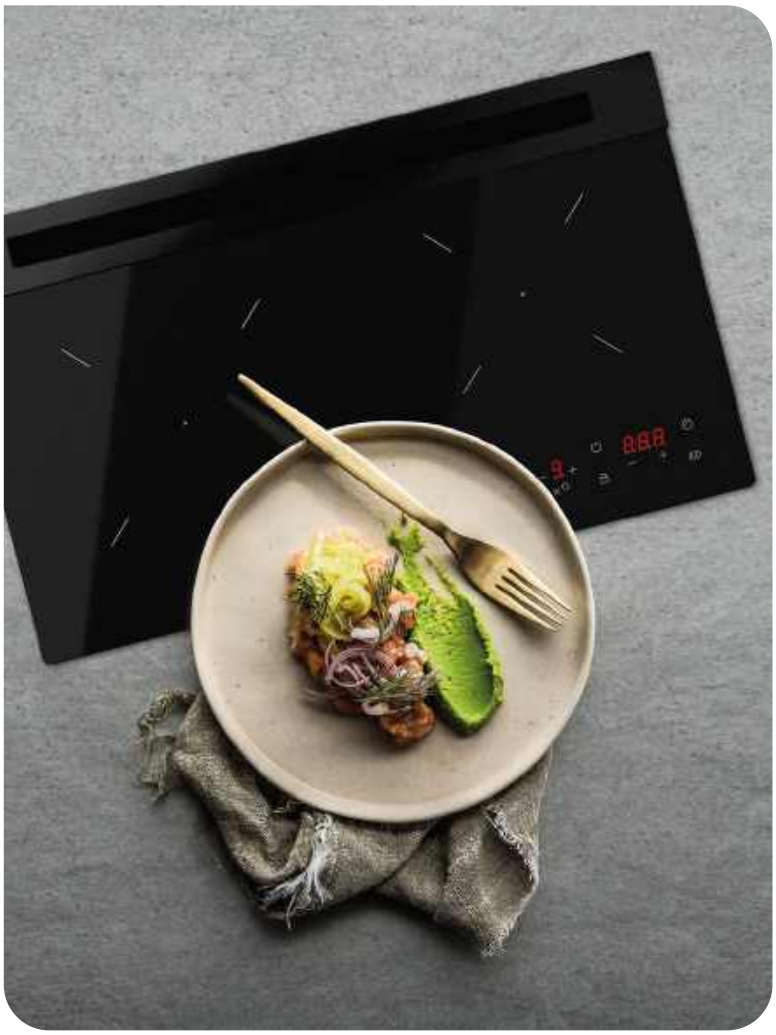
W małych przestrzeniach utrzymanie porządku to kluczowa kwestia. Tradycyjne kuchenki gazowe wymagają czyszczenia rusztów i palników, co jest czasochłonne i uciążliwe. W przypadku płyt Dynacook problem ten nie występuje – gładka, ceramiczna powierzchnia bez wystających elementów znacznie ułatwia czyszczenie. Wystarczy przetrzeć płytę wilgotną ściereczką, by usunąć zabrudzenia.

Kompaktowe rozmiary – idealne do małych przestrzeni

W podróży każdy centymetr przestrzeni jest na wagę złota. Płyta Dynacook X2 Mini została zaprojektowana z myślą o maksymalnej oszczędności miejsca, dzięki czemu świetnie sprawdzi się w niewielkich wnętrzach. Smukła konstrukcja i brak wystających elementów pozwalają na lepszą organizację przestrzeni oraz większy komfort użytkowania.

Uniwersalność i oszczędność gazu

Nowoczesna technologia zastosowana w płytach Dynacook pozwala na redukcję zużycia gazu nawet o 50%. Dzięki temu podróżnicy mogą się cieszyć większą niezależnością i rzadziej martwić się o uzupełnianie butli gazowych. To nie tylko oszczędność, ale także bardziej ekologiczne podejście do podróżowania. Co więcej, płyty Dynacook działają na każdy rodzaj gazu, a ich uniwersalne ustawienia zapewniają pełną niezależność w trasie.





eprasa.pl 6768a38eb7

AMERYKAŃSKI SEN NA KOŁACH

NIEZALEŻNOŚĆ ENERGETYCZNA W PODRÓŻY



Caravaning cieszy się popularnością po obu stronach Atlantyku, choć podejście do biwakowania i mobilnych źródeł zasilania różni się między USA a Europą.

W Stanach Zjednoczonych podróżnicy chętnie korzystają z generatorów spalinowych i licznych darmowych miejsc postojowych. Z kolei w Europie, gdzie przepisy są bardzo zróżnicowane i restrykcyjne, lepszą alternatywą mogą być przenośne stacje zasilania. Zobacz, które rozwiązanie będzie odpowiednie dla Ciebie!



Kempingi w USA i w Europie – różne zasady, różne potrzeby

W USA podróżnicy mają do dyspozycji liczne miejsca postojowe – od tak zwanych rest areas, przez luksusowe kempingi, aż po wybrane tereny państwowe, gdzie można biwakować zupełnie za darmo. Powszechnym źródłem energii elektrycznej są tam generatory spalinowe, które umożliwiają zasilanie mikrofalówek, oświetlenia, klimatyzacji i innych urządzeń. W Europie sytuacja jest nieco inna. Przepisy dotyczące biwakowania różnią się w zależności od kraju, a nawet regionu – w niektórych miejscach możliwy jest nocleg w lesie, na parkingu lub na terenie prywatnym (po uzgodnieniu z właścicielem), a w innych możemy się zatrzymywać tylko w wyznaczonych miejscach. W takich warunkach jako źródło prądu lepiej sprawdzi się cicha i ekologiczna stacja zasilania, która pozwoli wygodnie ładować smartfony i laptopy, gotować ciepłe posiłki i korzystać z oświetlenia niezależnie od miejsca postoju.

Generator spalinowy czy przenośna stacja zasilania?

Generatory spalinowe od lat towarzyszą miłośnikom caravaningu, szczególnie w Stanach Zjednoczonych. Zapewniają dużą moc i możliwość długotrwałego zasilania, ale mają swoje wady – są głośne i emitują spaliny, a ich rozmiar i waga utrudniają

eprasa.pl 6768a38eb7

ich przenoszenie, zazwyczaj są więc zamontowane na stałe. W Europie, gdzie kempingi często znajdują się w miejscach o podwyższonych standardach ekologicznych, taki sprzęt może być niemile widziany. Lepszą alternatywą okazują się przenośne stacje zasilania, które pracują bardzo cicho i nie generują spalin. Większość modeli wyróżnia się także stosunkowo lekką, niewielką konstrukcją. Można więc bez problemu umieścić je w dowolnym miejscu w kamperze lub wynieść na zewnątrz! Co więcej, w przeciwieństwie do generatorów stacje nie wymagają paliwa do działania. Energia jest magazynowana w akumulatorze – naładujemy go na przykład za pomocą gniazdka, ładowarki samochodowej lub paneli fotowoltaicznych. Duża pojemność i moc wyjściowa umożliwiają długotrwałe zasilanie wielu sprzętów, a różne dostępne porty pozwalają podłączać kilka urządzeń jednocześnie. Jest to zatem ekologiczne i wydajne rozwiązanie, które świetnie sprawdzi się podczas podróży kamperem po Europie.



Jaką stację zasilania wybrać?

Na rynku dostępnych jest wiele przenośnych stacji zasilania. Do kampera warto wybrać model łączący kompaktową konstrukcję z dużą pojemnością i mocą, taki jak na przykład:

- **EcoFlow DELTA 3 Plus** – dzięki pojemności 1024 Wh i mocy do 1800 W (lub 2400 W w trybie X-Boost) pozwala zasilać wiele różnych urządzeń przez długi czas;
- **EcoFlow DELTA 2 Max** – oferuje pojemność 2048 Wh, moc do 3100 W w trybie X-Boost i aż 13 portów. Idealnie nadaje się do wymagających zadań;
- **EcoFlow RIVER 2 Pro** – waży tylko około 7,8 kg i wyróżnia się pojemnością 768 Wh. Dzięki temu jest prosty w przenoszeniu i świetnie sprawdza się w podstawowych zastosowaniach, takich jak ładowanie smartfonów czy zasilanie lodówki turystycznej.



Choć w USA podróżnicy najczęściej wciąż polegają na generatorach, w Europie coraz większą popularność zyskują przenośne stacje zasilania. Te ciche, ekologiczne i wygodne w obsłudze urządzenia zapewniają niezależność energetyczną, wpisując się w nowoczesny sposób podróżowania – to prawdziwy amerykański sen na kołach w wersji 2.0. Każdy z wymienionych wyżej modeli może zaspokoić zróżnicowane potrzeby energetyczne podczas podróży – wybierz odpowiedni dla siebie i zyskaj większą swobodę!

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7



CHŁODZENIE PROWIANTU?
JAK W DOMU

REKLAMA

Yolco™
Anytime. Anywhere. Cool.
www.yolco.pl



LODÓWKA PRZENOŚNA KOMPRESOROWA Z FUNKCJĄ PODGRZEWANIA
CX8 BLACK

sezon nowości 2025

LODÓWKI PRZENOŚNE KOMPRESOROWE & Akcesoria



LODÓWKA PRZENOŚNA KOMPRESOROWA
ARC18

eprasa.pl 6768a38eb7

Troska o świeży prowiant podczas wakacyjnych wojaży to czasami prawdziwe wyzwanie. Może się zdarzyć, że gdy wrócimy z wycieczki do stojącego w pełnym słońcu pojazdu, który nagrzewa się błyskawicznie, będzie na nas czekała nieprzyjemna niespodzianka.

Lodówki kompresorowe Yolco nie tylko spełniają wszelkie wymagania dotyczące przechowywania żywności, ale dzięki dodatkowym akcesoriom, które znajdziemy w ofercie marki, nie będziemy musieli już martwić się o stałe zasilanie sprzętu pod naszą nieobecność.
RL80D Black, dwudrzwiowa lodówka Yolco, swoją kompresorową technologią nie tylko przypomina chłodziarki w naszych kuchniach, ale pod pewnymi względami je przewyższa.
Nasza lodówka ma komorę główną o pojemności 51 l oraz drugą 29-litrową. Dzięki funkcji Dual-Zone w każdej z nich możemy osobno ustawić temperaturę chłodzenia lub nawet głębokiego mrożenia w zakresie od -20°C do +20°C. Do sterowania chłodzeniem oprócz czytelnego panelu możemy użyć smartfona wraz z dedykowaną aplikacją Bluetooth dostępną na platformy Android i iOS. Każda z komór ma wewnętrzne oświetlenie. W przypadku montażu sami decydujemy o kierunku otwierania drzwi lodówki. W skład zestawu wchodzi okablowanie wraz z zasilaczem do podłączenia sieciowego oraz za pomocą gniazda zapalniczki samochodowej. Urządzenie jest wyposażone w zabezpieczenie przed rozładowaniem akumulatora oraz przeciwprzepięciowe.
Co jednak, gdy pobyt poza kamperem się wydłuża? Producent zaleca wyposażyć lodówkę w jedną z baterii zewnętrznych. SC4 to w zasadzie potężny powerbank o mocy 15 600 mAh! Jest wyposażone w dwukierunkowe gniazdo USB-C, poprzez które nawet podczas pracy z lodówką można jednocześnie doładować nasz smartfon. Bateria jest modułowa z przeznaczeniem dla dedykowanych lodówek Yolco, ale z pomocą adaptera DSC4B poradzi sobie z każdym modelem tej marki.
Z kolei bateria zewnętrzna Yolco RSX6 nie tylko zapewni dodatkowe zasilanie, ale dzięki odpowiedniemu gniazdu pozwala podłączyć przenośne panele fotowoltaiczne Yolco ZS100W lub ZS200W. Takie rozwiązanie czyni naszą lodówkę właściwie niezależną energetycznie.



eprasa.pl 6768a38eb7

NOWOŚCI W OFERCIE DOMETIC

PRZEDSIONKI NA KAŻDĄ POTRZEBĘ

Wielu z nas nie wyobraża sobie caravaningowego wypoczynku bez przedsionka. Szeroką ofertę w tym sektorze posiada firma Dometic.



Przedsionek to konstrukcja podobna w swojej budowie do namiotu, montowana na różne sposoby przy przyczepie kempingowej, kamperze, ale nawet samochodzie osobowym. Wśród rodzajów przedsionków możemy wyróżnić statyczne, które wymagają demontażu przed odjazdem pojazdu, oraz wolnostojące, które wystarczy jedynie szybko odłączyć i można je pozostawić na polu kempingowym. Są też tzw. pełne przedsionki, które swoim zasięgiem obejmują cały bok pojazdu, a także

Pełny przedsionek z materiałem all-season – Dometic Residence AIR All-Season 18. Nadmuchiwany przedsionek statyczny, rozmiar 18



Częściowy przedsionek z materiałem Tour – Dometic Grande AIR Tour 390 S. Nadmuchiwany przedsionek statyczny, 3,9 m szerokości

eprasa.pl 6768a38eb7

przedsionki częściowe, które łączą się tylko z górną częścią pojazdu, zakrywając jedynie jego część. Są też proste konstrukcje dachowe, zapewniające ochronę przed słońcem. Wyróżniamy tu markizy kasetowe i workowe – na stałe połączone z pojazdem, które wystarczy rozwinąć lub zwinąć.

Pompowany stelaż

Na rynku dostępne są różne modele przedsionkowych stelaży. Popularność zyskują wersje pompowane, które rozkładamy bardzo szybko i wygodnie. Dometic chwali się tu rozwiązaniem tzw. jednopunktowego pompowania. Ta firma jako pierwsza wprowadziła nadmuchiwane przedsionki, opatentowane pod nazwą Air Frame. Ich najważniejszymi cechami są: mocna rama (rekomendowane ciśnienie to 9 PSI, ramy są testowane aż do 22 PSI) oraz brak problemów z temperaturą. System Air Frame eliminuje wpływ różnic temperatur na stabilność konstrukcji.



Wolnostojący przedsionek z materiałem Pro – Dometic Club AIR Pro DA. Nadmuchiwany, 2,6 m szerokości

Nowość wśród materiałów

Dometic stosuje zróżnicowane materiały dostosowane do różnych warunków. Pierwszym z nich jest Weathershield All-Season, czyli polibawełna. Jego główne cechy to duża wytrzymałość i odporność na promieniowanie UV. Będzie idealnym wyborem do gorącego klimatu i dłuższych pobytów.
Kolejnym materiałem jest poliestrowy Pro. Ma tradycyjny wygląd płótna oraz nowoczesną podwójną powłokę dla większej odporności na warunki atmosferyczne.

Nowością w ofercie jest natomiast poliestrowy materiał Tour. Dzięki zastosowaniu technologii dope-dyed jego kolory nigdy nie wyblakną. Tkanina Ripstop jest odporna na rozdarcia i zużycie. Materiał ten charakteryzuje się też zwiększoną odpornością na promieniowanie UV.
Co do zasady, porównując poliester i polibawełnę, należy wskazać wysoką odporność polibawełny na UV, oddychalność tego materiału oraz nieco większą wagę, co też nie jest bez znaczenia. Poliester natomiast będzie lżejszy.

Producent podkreśla, że wszystkie materiały Dometic są testowane na przepuszczalność wody do 200 l/m² na godzinę, co zapewnia pełną ochronę przed deszczem. Materiały te oferują też ochronę przed promieniowaniem UV, mają współczynnik UPF 50+, gwarantując chłód i bezpieczeństwo.

dometic.pl

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7

KOMFORTOWE GOTOWANIE W KAŻDYCH WARUNKACH

KOLEKCJA DETOUR CAMP KITCHEN



Jedzenie to nie tylko zaspokajanie jednej z podstawowych potrzeb człowieka, jaką jest głód. To jeden z najważniejszych elementów naszego życia – wpływa na nasze zdrowie i samopoczucie oraz łączy ludzi przy wspólnym stole. Również podczas podróży.



Dla miłośników przygód i spędzania czasu na świeżym powietrzu niezwykle ważne jest, aby gotowanie było wygodne i komfortowe, ale jednocześnie bezpieczne. Szczególnie po długim i intensywnym dniu spędzonym w trasie. Odpowiedzią na te potrzeby jest kolekcja Detour Camp Kitchen – jedno z najbardziej wytrzymałych, wszechstronnych i eleganckich rozwiązań dla podróżujących kamperami i z przyczepami kempingowymi.

Chodzi o komfort

Wytrzymałe, składane i niezwykle funkcjonalne – naczynia z kolekcji Detour Camp Kitchen to nowa jakość w mobilnym gotowaniu. Zaprojektowano je z myślą o podróżach pojazdami, używając najwyższej jakości materiałów, które sprawdzą się w każdych warunkach. Zastosowane sprytne rozwiązania sprawiają, że zarówno gotowanie, jak i przechowywanie sprzętu staje się dziecinnie proste.
Niezależnie od tego, czy chodzi o poranną kawę, czy o kolację nad brzegiem morza, kolekcja Detour Camp Kitchen sprawia, że gotowanie w terenie jest jeszcze wygodniejsze.

Rewolucja w składanych naczyniach

Jedną z największych innowacji kolekcji Detour jest kompatybilność z kuchenkami indukcyjnymi – to pierwsze składane

eprasa.pl 6768a38eb7



naczynia, które doskonale współpracują z tą technologią.
Dlaczego to przełom? W przeciwieństwie do tradycyjnych kuchenek gazowych indukcja pozwala na precyzyjną kontrolę temperatury, większą efektywność i bezpieczeństwo. Co więcej, umożliwia gotowanie w miejscach, gdzie otwarte płomienie są zabronione, np. podczas letnich zakazów używania ognia.
Garnki Detour Cook Pot mają stalową podstawę i trójwarstwową konstrukcję z aluminiowym rdzeniem, co zapewnia równomierne nagrzewanie i eliminuje ryzyko przypalania potraw.
Dodatkowo gotowanie na indukcji oznacza mniejszą emisję spalin i brak konieczności transportowania butli gazowych – wygoda i ekologia w jednym.

Najwyższa jakość i trwałość

Kolekcja Detour Camp Kitchen łączy funkcjonalność i wygodę domowej kuchni z trwałością niezbędną w podróży. Przykładem jest stalowy, składany czajnik Detour Stainless Steel Collapsible Kettle – niezawodny, odporny na korozję, a jednocześnie lekki i kompaktowy. Jego podstawa ze stali nierdzewnej zapewnia równomierne rozprowadzanie ciepła, a silikonowe ścianki (bez BPA) spełniają najwyższe normy bezpieczeństwa żywności. Dzięki podwójnym uchwytom z nylonu wzmacnianego włóknem szklanym nalewanie wrzątku jest bezpieczne i wygodne.

Każdy element tej kolekcji został stworzony z myślą o wytrzymałości w trudnych warunkach i dodaniu odrobiny luksusu do życia w terenie.

Kompaktowe, składane i... ciche

W czasie podróży kamperem lub pojazdem terenowym liczy się każdy centymetr przestrzeni. Dlatego też wszystkie naczynia z kolekcji Detour Camp Kitchen mają elastyczne silikonowe ścianki, które pozwalają na ich składanie do minimalnych rozmiarów, ułatwiając transport i przechowywanie bez kompromisów.
Komfort jazdy to jednak nie tylko oszczędność miejsca, ale i cisza. Problem brzęczących naczyń i sztućców przesuwających się w schowkach znany jest każdemu podróżnikowi. Aby temu zapobiec, sztućce Detour Stainless Steel Cutlery Set zaprojektowano ergonomicznie i spięto magnetycznym klipsem z silikonu, dzięki czemu nie hałasują podczas jazdy. Z kolei garnki i inne naczynia wyposażono w silikonowe podstawy, które zapobiegają ślizganiu się po powierzchniach oraz stukaniu w trakcie jazdy. Efekt? Większa cisza i pełny komfort podróży.

Inteligentne rozwiązania dla wymagających podróżników

Kolekcja Detour Camp Kitchen została zaprojektowana z uwzględnieniem funkcjonalnych detali, które ułatwiają życie w podróży:
► LidKeep – zaczep na pokrywkę, który pozwala utrzymać ją w czystości i zawsze pod ręką.
► Click-Safe – system zabezpieczający garnki i akcesoria podczas transportu.
► Cool Grip – żebrowane ścianki kubków, które rozprowadzają ciepło, umożliwiając bezpieczne trzymanie gorących napojów.

Kolekcja obejmuje kompletny zestaw naczyń i akcesoriów, w tym garnki, patelnie, czajnik, sztućce, talerze, miski, deski do krojenia i cedzaki – wszystko, czego potrzebujesz do wygodnego gotowania w terenie. Dzięki kompaktowej konstrukcji i praktycznym rozwiązaniom Detour Camp Kitchen może ułatwić przygotowywanie posiłków podczas podróży, zapewniając wygodę i bezpieczeństwo użytkowania. Słowem: wybierając ten zestaw, podnosisz komfort swoich kulinarnych doświadczeń na szlaku.







eprasa.pl 6768a38eb7

KLIMATYZATORY DACHOWE SINCLAIR DLA KAMPERÓW

NEW

NOWY STANDARD KOMFORTU

Caravaning staje się coraz popularniejszy, a wraz z nim rosną oczekiwania użytkowników dotyczące komfortu podróży. Odpowiednia temperatura oraz optymalna cyrkulacja powietrza odgrywają kluczową rolę w zapewnieniu wygody podczas wypoczynku.

sinclair KLIMATYZACJA





Sinclair to marka od lat specjalizująca się w nowoczesnych rozwiązaniach klimatyzacyjnych. Obecnie wprowadza na rynek najnowsze modele klimatyzatorów dachowych z technologią inwerterową – zaprojektowane specjalnie z myślą o użytkownikach kamperów. Nowe jednostki Sinclair – jak zapewnia producent – będą w stanie zagwarantować komfort i energooszczędność na najwyższym poziomie.

Zaawansowana technologia dla jeszcze większej wygody

Zastosowana technologia DC INVERTER w modelach ASV-25BIS i ASV-35BIS pozwala ograniczyć pobór prądu przez urządzenie w czasie pracy, jak i przy rozruchu, co pozwala na podłączenie urządzenia do instalacji elektrycznej o niższym zabezpieczeniu nadprądowym.
Dzięki niej klimatyzator działa cicho, utrzymuje stałą temperaturę i oszczędza energię. To idealne rozwiązanie dla tych, którzy cenią spokój i wydajność.

Lekka konstrukcja, większa kompatybilność

Omawiane klimatyzatory produkcji Sinclaira zostały zaprojektowane z myślą o maksymalnym komforcie użytkowników. Seria ASV-BIS charakteryzuje się lekką konstrukcją – jednostka zewnętrzna jest lżejsza nawet o 5,5 kg w porównaniu do wcześniejszych modeli, co ułatwia montaż i minimalizuje obciążenie konstrukcji

eprasa.pl 6768a38eb7





kampera. Dodatkowo urządzenia pasują do dachów o grubości 30–80 mm, co czyni je uniwersalnym rozwiązaniem dla szerokiej gamy pojazdów turystycznych. Zakres temperatur pracy od -5°C do 46°C pozwala na użytkowanie ich przez cały rok – zarówno w upalne dni, jak i chłodniejsze wieczory.

Nowoczesne sterowanie i ekologiczne rozwiązania

Klimatyzatory Sinclair zostały wyposażone w funkcję sterowania Wi-Fi, co umożliwia zdalne zarządzanie urządzeniem za pomocą smartfona – niezależnie od miejsca sterowania.

Ponadto zastosowanie ekologicznego czynnika chłodniczego R32 spełnia rygorystyczne normy środowiskowe, jednocześnie zwiększając efektywność chłodzenia. Modele te oferują również energooszczędne oświetlenie LED oraz zamykane wyloty powietrza, które umożliwiają jeszcze lepszą kontrolę nad cyrkulacją powietrza.

Komfort ponad oczekiwania

Dzięki nowym klimatyzatorom Sinclair podróżowanie kamperem stanie się z pewnością jeszcze przyjemniejsze. Cicha praca, precyzyjna regulacja temperatury i wygodne sterowanie gwarantują idealne warunki niezależnie od pogody i lokalizacji. Wybierając Sinclair, stawiamy więc na nowoczesną technologię, energooszczędność i niezawodność w każdych warunkach.

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7

VIRIFRIGO SLIM90 CHR HP

LODÓWKO-ZAMRAŻARKA INNA NIŻ WSZYSTKIE



Rynek przyzwyczaił nas do lodówek slim rozpartych między podłogą a sufitem pojazdu kempingowego. Tym razem Virifrigo proponuje równie wąską, bo mierzącą zaledwie 417 mm szerokości lodówkę kompresorową, ale do instalacji np. pod blatem.

Nietypowe gabaryty umożliwiają odmienne podejście do aranżacji w zabudowie mebli. Virifrigo SLIM90 CHR HP waży tylko 19,3 kg, a jej całkowita pojemność to 82 l, w tym 10 l dla komory zamrażalnika. Co ważne, sprężarka wykorzystuje gaz R600a, mamy więc gwarancję wysokiej wydajności, niski wpływ na środowisko i wysoką efektywność energetyczną. Instalacja sprężarki NextGen pociągnęła za sobą możliwość zmniejszenia całkowitej wagi lodówko-zamrażarki, dzięki czemu jest o 3 kg lżejsza od tradycyjnych modeli. Wyposażone w inteligentny system Chromelock i z zamknięciem Airlock, odporne na zarysowania i odwracalne drzwi czy innowacyjny system wentylacji wnętrza w okresach nieużywania – to tylko niektóre z jej atutów. Zastosowano tu wielofunkcyjny termostat z podświetleniem ledowym, a dzięki kompresorowi NextGen R600a zasilanemu napięciem 12 V lub 24 V i mającemu zabezpieczenie przed głębokim rozładowaniem lodówka osiąga ustawioną temperaturę w bardzo krótkim czasie i zapewnia nieprzerwaną pracę przy zachowaniu bardzo dużej wydajności. Ciekawostką jest tu możliwość rozdzielenia sprężarki od obudowy lodówki. Jednostka chłodnicza może zostać zdjęta i umieszczona w odległości do 1,5 m, co daje jeszcze większe możliwości aranżacyjne.

Virifrigo SLIM90 CHR HP to innowacyjne rozwiązanie dla miłośników caravaningu, które łączy funkcjonalność, wydajność i ekologię w kompaktowej formie, idealnej do nowoczesnych wnętrz.

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7

JAK DBAĆ O AKUMULATOR LiFePO4?

UNIKAJ TEGO BŁĘDU!

Akumulatory LiFePO4 to doskonały wybór dla użytkowników ceniących niezawodność i długą żywotność. Dzięki odporności na wielokrotne głębokie rozładowania stanowią popularne źródło energii w kamperach, łodziach czy instalacjach off-grid. Jednak nawet najlepsza technologia wymaga odpowiedniej troski.

Jednym z najczęstszych błędów jest pozostawianie akumulatora w pełnym rozładowaniu, co może prowadzić do jego trwałego uszkodzenia. Jak temu zapobiec? Sprawdź nasze wskazówki i dowiedz się, jak prawidłowo eksploatować akumulator LiFePO4, aby cieszyć się jego pełną wydajnością przez lata.

Jak działa akumulator LiFePO4?

Akumulatory tego typu wyróżniają się ekstremalną żywotnością, umożliwiając wielokrotne głębokie rozładowania bez odczuwalnej utraty pojemności. Obowiązuje jednak jedna kluczowa zasada, której należy bezwzględnie przestrzegać, aby uniknąć poważnych problemów. Akumulatory LiFePO4 wyposażone są w system zarządzania akumulatorem (BMS), którego głównymi zadaniami są:

► balansowanie napięciami między ogniwami,
► ochrona ogniw przed skrajnymi wartościami napięcia, prądu i temperatury.

Gdy napięcie akumulatora osiągnie skrajnie niski poziom (~10 V), BMS odcina akumulator od możliwości dalszego jego rozładowania przez odbiorniki, pozostawiając minimalną ilość energii potrzebną do podtrzymania systemu BMS.

Co grozi w przypadku długotrwałego rozładowania?

Jeśli w ciągu kilku dni nie naładujesz akumulatora, ostatnie rezerwy energii zostaną zużyte, co spowoduje całkowite wyłączenie systemu BMS. Wówczas:

► akumulator „zablokuje się”,
► standardowe ładowanie stanie się niemożliwe,
► jedynym ratunkiem będzie serwis – ładowanie z pominięciem BMS-u.

Naprawa takiego akumulatora wymaga inwazyjnej interwencji serwisowej, w tym rozcięcia obudowy, ponieważ większość modeli ma ją fabrycznie zgrzaną.



Podczas zakupu lub zamawiania akumulatora, powołując się na **„Polski Caravaning”**, otrzymacie **10%** rabatu!

Jak uniknąć problemu?

► Monitoruj poziom naładowania, aby nie dopuścić do krytycznego spadku napięcia i „odcięcia” akumulatora przez BMS.
► Niezwłocznie naładuj akumulator w momencie jego pełnego rozładowania.
► Rozłącz wszystkie odbiorniki od akumulatora w momencie, gdy nie użytkujesz kampera (np. poza sezonem).
► Stosuj przetwornice z funkcją Eco-Mode o minimalnym zapotrzebowaniu w energię w stanie stand by.

Przestrzeganie tych zasad pozwoli uniknąć kosztownych napraw i przedłuży żywotność akumulatora LiFePO4, co w dłuższej perspektywie przełoży się na większą niezawodność systemu zasilania.

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7

JESTEŚ FANEM KAMPERÓW, ALE...

Komfort jazdy na seryjnym zawieszeniu daleko odbiega od oczekiwań posiadacza luksusowego apartamentu na kołach? Przywykłeś do wrażeń z jazdy jak w pojazdach segmentu premium? Ponad 60-letnie doświadczenie ekspertów od amortyzatorów marki BILSTEIN pozwala na największą dostępną liczbę propozycji, które skrojono dla najbardziej wymagających klientów rynku motoryzacyjnego.

Kampery bywają ociężałe. A pojazd obuczony do granic DMC wymaga od kierowcy wzmożonej uwagi. Oczywiście komfort jazdy na seryjnym zawieszeniu daleko odbiegałby od oczekiwań klientów skłonnych wydać sto kilkadziesiąt tysięcy euro za luksusowy samochód. A tak jest w przypadku tych, które powstają na podwoziach ciężarówek Iveco (DMC 7,5 t) i MAN (DMC 12 t). W związku z tym seryjne zawieszenie tych najbardziej luksusowych uzbraja się w elementy podnoszące komfort i bezpieczeństwo jazdy. I tu niespodzianka. Większość fanów caravaningu kojarzy zawieszenie pneumatyczne z większym komfortem i jako łatwy sposób na zwiększenie ładowności. – Jednak to tylko połowa prawdy, ponieważ zawieszenie pneumatyczne przede wszystkim podnosi ciężki kamper na tylnej osi, co pozwala resorowi piórowemu na większy ruch zawieszenia. Aktywne zawieszenie nadal jest realizowane przez część seryjną (OE), tj. sprężynę zawieszenia – wyjaśnia Tomasz Siemek, Managing Director w firmie IHR Warszawa sp. z o.o. – Ponieważ BILSTEIN B6 Camper Advanced jest zaprojektowany bezpośrednio pod wyższą wagę kampera, utrzymuje sprężynę w optymalnym zakresie komfortu i oferuje większy ruch roboczy niż OE amortyzator. I od razu dodaje, że w porównaniu do instalacji poduszek pneumatycznych konwersja na amortyzatory BILSTEIN B6 Camper Advanced jest znacznie szybsza i tańsza, ponieważ nie trzeba montować dodatkowych sprężyn. Ponadto nie potrzeba ciężkich dodatkowych części, takich jak kompresory, a owe mechaniczne i wysokowydajne amortyzatory nie wymagają specjalnego serwisowania.

Boczny wiatr jest szczególnie odczuwalny podczas prowadzenia dużych pojazdów



– Kolejną zaletą jest to, że konwersja na BILSTEIN B6 Camper Advanced nie wymaga rejestracji, a to jedno mniej zadanie na długiej liście rzeczy do zrobienia przed następnymi wakacjami – zwraca uwagę reprezentant firmy na polskim rynku. – Oczywiście możliwe jest również połączenie najlepszych cech obu światów: ten model można również zainstalować wraz z zawieszeniem pneumatycznym. Dzięki temu „dużemu rozwiązaniu" kierowca korzysta z podnoszenia kampera przez zawieszenie pneumatyczne i jednocześnie z zalet BILSTEIN B6 Camper Advanced w zakresie komfortu i bezpieczeństwa jazdy.

BILSTEIN B6 Camper i BILSTEIN B6 Camper Advanced

Oba amortyzatory są odpowiednie dla pojazdów kempingowych różnego typu – począwszy od bazujących na furgonach, przez modele półzintegrowane, z alkową i na w pełni zintegrowanych skończywszy. Gama propozycji powstała z myślą o takich pojazdach bazowych jak Fiat Ducato od roku modelowego 2006, a także Citroën Jumper, Peugeot Boxer oraz Opel Movano. Od 2024 r. amortyzatory takie są również oferowane dla nowych modeli Sprinter: 906, 907, 910.

Marka BILSTEIN jest postrzegana jako produkt premium. Od ponad 60 lat inżynierowie firmy doskonalą propozycje dla posiadaczy kamperów. BILSTEIN B6 Camper i BILSTEIN B6 Camper Advanced są dwoma innowacyjnymi produktami, które zapewniają wrażenia z jazdy z segmentu premium i komfortową, bezpieczną podróż – nawet przy pełnym załadunku. A system plug-and-play sprawia, że instalacja amortyzatorów jest łatwym zadaniem.

– BILSTEIN oferuje specjalne szkolenia Camper dla warsztatów w zakresie BILSTEIN Academy. Podczas szkoleń nasi eksperci wyjaśniają specjalne wymagania dotyczące pojazdów kempingowych w odniesieniu do zawieszenia oraz specjalne cechy produktów Camper w sposób klarowny i praktyczny – podkreśla reprezentant IHR Warszawa sp. z o.o.

To komunikat interesujący dla firm: punktów dilerskich, wypożyczalni. Dla warsztatów modernizacja zawieszenia w kamperach już od dawna jest interesującym biznesem – z wyższą marżą niż zwykła wymiana seryjnego amortyzatora na nowy.

Swoją drogą zużycie amortyzatorów jest procesem stopniowym. Jeśli zauważysz,

eprasa.pl 6768a38eb7

że zachowanie prowadzenia się zmienia (drżenie kierownicy lub rezonans nadwozia), powinieneś umówić się na kontrolę w warsztacie. A tam wielce prawdopodobne jest, że fachowiec zaproponuje wyższy komfort, bezpieczeństwo i wydajność niż standardowe produkty (OE).

Amortyzatory podlegają wzmożonemu zużyciu

Generalnie amortyzatory zapewniają większą stabilność pojazdu, bo kompensują drgania, co zauważalne jest za sprawą lepszej kontroli podczas hamowania lub omijania przeszkód. Zapobiegają podskakiwaniu pojazdu, co da się zauważyć np. na bruku. Ale dlaczego specjalnie zoptymalizowane amortyzatory oferują większy komfort, bezpieczeństwo i wydajność niż standardowe produkty OE?

– BILSTEIN B6 Camper jest idealny dla fanów kamperów, którzy chcą zarówno większego komfortu jazdy, jak i zwiększonej stabilności kierunkowej – w codziennym życiu i w ekstremalnych sytuacjach. W porównaniu do oryginalnego amortyzatora BILSTEIN B6 Camper poprawia ogólne zachowanie prowadzenia pojazdu – przybliża walory propozycji Tomasz Siemek.

– Z kolei B6 Camper Advanced oferuje luksusowe wrażenia z jazdy kojarzone z najlepszych limuzyn. Dzięki opatentowanej technologii BILSTEIN DampMatic B6 Camper Advanced ma automatyczną, mechaniczną regulację siły tłumienia, która utrzymuje pojazdy stabilne we wszystkich sytuacjach: z miękkim ustawieniem do jazdy nadmorskimi drogami i sztywnym ustawieniem do manewrów unikania na autostradzie.

Kilka słów więcej o tej luksusowej propozycji. DampMatic to pasywny system tłumienia dla amortyzatorów gazowych. Pasywne systemy zawieszenia zawsze podążają tylko jedną, najlepszą możliwą krzywą charakterystyczną pracy amortyzatora.

– Tu właśnie znajduje się szczególna cecha naszej technologii DampMatic. Amortyzatory takie jak BILSTEIN B6 Camper Advanced potrafią mechanicznie przełączać się między dwoma krzywymi charakterystycznymi bez zaworu elektromagnetycznego, ponieważ mają drugą komorę w środku amortyzatora. Pojazd pozostaje stabilny dzięki wychyleniu amplitudy – bez dodatkowych elementów, kabli czy jednostek sterujących – podsumowuje nasz rozmówca.

System reaguje bardzo szybko: tłumi hałas na szorstkim asfalcie i poprawia charakterystykę toczenia na bruku. Efekt jest również zauważalny podczas zmiany pasa ruchu: amortyzator staje się bardziej sztywny.

Więcej informacji:
https://camper.bilstein.com/pl/



Lepszą kontrolę trakcji i stabilność toru jazdy można uzyskać, zmieniając seryjne amortyzatory na dopracowane w najdrobniejszych szczegółach podczas testów drogowych propozycje marki BILSTEIN

Fot. BILSTEIN

REKLAMA



MA-VE

CARAVANING NA POZIOMIE

AUTOMATYCZNE SYSTEMY POZIOMOWANIA



Podróżowanie kamperem to synonim wolności i niezależności, umożliwia bowiem eksplorowanie nowych miejsc bez ograniczeń typowych dla tradycyjnych form turystyki. Jednak, aby w pełni cieszyć się tą swobodą, kluczowe jest zapewnienie odpowiedniego poziomu komfortu podczas postojów.

Stosowanie tradycyjnych sposobów poziomowania pojazdów kempingowych, czyli najazdów, bywa problematyczne i czasochłonne. Aby ustawić kampera na najazdach, trzeba precyzyjnie nim manewrować, co często wiąże się z wielokrotnym podjeżdżaniem i cofaniem, a niekiedy wymaga nawet pomocy drugiej osoby. Dodatkowo przy nierównym podłożu trudno uzyskać stabilność – pojazd może się lekko przesuwać, a jego wnętrze przechylać, co obniża komfort użytkowania. Poza tym samo przechowywanie najazdów zajmuje cenną przestrzeń w kamperze. W przypadku deszczu czy błota ich używanie staje się jeszcze bardziej uciążliwe, ponieważ śliskie podłoże może utrudniać prawidłowe ustawienie pojazdu. Wszystkie te niedogodności sprawiają, że coraz więcej właścicieli kamperów szuka nowocześniejszych i wygodniejszych rozwiązań.





Automatyczne systemy poziomowania to innowacyjne technologie, które znacząco podnoszą standard podróżowania kamperem. Wśród nich wyróżniamy dwa główne typy: elektryczne i hydrauliczne. Oba rozwiązania eliminują kołysanie się pojazdu stojącego na zawieszeniu i konieczność ręcznego poziomowania auta, oszczędzając czas i wysiłek użytkownika. Systemy elektryczne działają na zasadzie wysuwanych podpór, które wykorzystując silniki elektryczne, regulują położenie samochodu. Ich nośność jest ograniczona, co może wpływać na stabilność w trudniejszych warunkach terenowych oraz mocno

eprasa.pl 6768a38eb7

obciążonym przez bagaże pojeździe kempingowym. Hydrauliczne systemy poziomowania wykorzystują siłowniki hydrauliczne, które automatycznie dostosowują nachylenie pojazdu, podnosząc lub opuszczając poszczególne podpory. Charakteryzują się większą wytrzymałością i skutecznością, dzięki czemu zapewniają pełną stabilność nawet na bardzo nierównym terenie. Na dokładność poziomowania wpływają wbudowany żyroskop oraz stosowanie płynu transmisyjnego do przekładni, odpornego na zmienne warunki i wysokie różnice temperatur. Systemy hydrauliczne składają się z podpór montowanych przy podwoziu, sterownika, pompy oraz siłowników, a ich obsługa odbywa się za pomocą panelu sterowania lub aplikacji mobilnej.

Zalety hydraulicznych systemów poziomowania

► **Automatyczne poziomowanie** – błyskawiczna stabilizacja kampera, niezależnie od nachylenia terenu.

► **Komfort i bezpieczeństwo** – eliminacja kołysania i drgań zapewnia spokojny sen i wygodne użytkowanie wnętrza pojazdu.

► **Łatwa obsługa** – intuicyjne sterowanie zarówno z panelu w pojeździe, jak i zdalnie za pomocą aplikacji.

► **Większa stabilność** – system doskonale sprawdza się w trudnych warunkach atmosferycznych, o różnych porach roku, zapobiegając przesuwaniu się pojazdu.

► **Ułatwienie serwisowania** – podnoszenie kampera ułatwia dostęp do podwozia, co jest szczególnie przydatne podczas konserwacji czy napraw.

► **Długowieczność i wytrzymałość** – systemy wykonane są z wysokiej jakości materiałów, odpornych na warunki atmosferyczne i intensywną eksploatację.

► **Większa wygoda użytkowania wnętrza** – stabilny pojazd pozwala na wygodniejsze korzystanie z mebli i sprzętów, eliminując problem przechylania się czy nierównych powierzchni.

► **Wysoka nośność** – system potrafi udźwignąć samochody do 13 t.

Zalety serwisowe i montażowe

Montaż hydraulicznego systemu poziomowania powinien być wykonywany przez specjalistów, ponieważ wymaga precyzyjnej instalacji siłowników i połączeń hydraulicznych. Regularna konserwacja, polegająca na sprawdzaniu ewentualnych wycieków w układzie oraz smarowaniu ruchomych elementów, zapewni jego długą żywotność i bezawaryjne działanie. W przeciwieństwie do systemów elektrycznych hydraulika jest mniej podatna na awarie wynikające z przeciążeń czy wpływu warunków atmosferycznych.

Dla kogo są hydrauliczne systemy poziomowania?

Hydrauliczne systemy poziomowania są idealnym rozwiązaniem dla wszystkich właścicieli kamperów, którzy cenią sobie komfort, bezpieczeństwo i wygodę. Są szczególnie polecane osobom, które często podróżują i nocują na różnych, nie zawsze równych powierzchniach, a także dla tych, którzy chcą oszczędzić czas



i wysiłek związany z ręcznym poziomowaniem pojazdu. To także świetna propozycja dla właścicieli większych i cięższych kamperów, którzy potrzebują maksymalnej stabilizacji pojazdu.

Podsumowanie

Hydrauliczne systemy poziomowania to nowoczesne rozwiązanie, które znacząco podnosi komfort podróżowania kamperem. Automatyczne poziomowanie, łatwa obsługa i zwiększona stabilność pojazdu sprawiają, że jest to inwestycja, która szybko się zwraca. Jeśli zależy Ci na wygodzie, bezpieczeństwie i bezproblemowym parkowaniu w każdych warunkach, systemy te są doskonałym wyborem. Na terenie naszego kraju dostępna jest sieć dilerska firmy MA-VE, która jest producentem hydraulicznych systemów poziomowania. Firma oferuje atrakcyjne ceny zakupu i montażu tego innowacyjnego rozwiązania, zapewniając kompleksową obsługę i profesjonalny serwis.

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7

DRUGIE ŻYCIE TOALETY KASETOWEJ THETFORD

Toalety kasetowe Thetford od dziesięcioleci są nieodłącznym elementem pojazdów kempingowych. To produkty wysokiej jakości wykonania, a zatem trwałe. Podobnie jak w życiu, tak i w toaletach kasetowych czas odciska swe piętno, ale Thetford nawet na starość ma panaceum.



Nowa toaleta w używanym pojeździe

Czas z jednej strony leczy rany, z drugiej zaś będąc bezlitosnym, zmusza nas, aby raz na jakiś czas wymienić sprzęt na nowy lub go odświeżyć. Wspomniane piętno czasu w toaletach Thetford może się objawiać nie tyle spadkiem jakości, ile pogorszeniem walorów wizualnych i kazać użytkownikowi wyznaczyć granice, jakie jest w stanie zaakceptować po zakupie używanej przyczepy kempingowej lub kampera. Każdy może mieć potrzebę odświeżenia toalety po poprzednich właścicielach. Prawidłowo eksploatowane i serwisowane toalety kasetowe działają przez dekady. Oczywiście niektóre części wymagają z czasem wymiany, ale nie jest to zazwyczaj skomplikowana operacja, a dostęp do części ułatwia zadanie. Thetford gwarantuje dostęp do 10 lat od daty wyprodukowania ostatniej sztuki danego modelu toalety.

Wydłużenie żywotności toalety w kamperze lub przyczepie

Jeżeli toaleta kasetowa Thetford w wieloletnim pojeździe nosi już znamiona zużycia w postaci np. zmatowienia i zażółcenia elementów plastikowych lub czujemy potrzebę odświeżenia jej po zakupie z drugiej ręki, z pomocą przychodzi zestaw Fresh-up, który ułatwi odświeżenie bez konieczności wymiany całego urządzenia. Wystarczy tylko wymienić zbiornik na nieczystości i deskę sedesową z pokrywą.



Dzięki temu prostemu zabiegowi toaleta znów będzie jak nowa. Zestaw Fresh-up jest dostępny dla każdej toalety kasetowej Thetford.

Mało tego, bardzo często się zdarza, że w miarę upływu czasu poprzez intensywne użytkowanie i niewłaściwe czyszczenie produktami gospodarstwa domowego muszla klozetowa zaczyna się przebarwiać, a jej zmatowiała struktura nie pomaga w utrzymaniu czystości. Tutaj znów Thetford przychodzi z pomocą, aby nie było konieczności wymiany całej toalety. Odnowienie muszli realizujemy przez montaż wkładu porcelanowego Twusch. Ta skromna wkładka nie tylko nada blask starej muszli klozetowej, ale jednocześnie uczyni ją znacznie łatwiejszą do czyszczenia. Twusch poprawia również wydajność spłukiwania.

Podsumowując, toalety kasetowe Thetford to doskonały przykład na to, jak długowieczność i funkcjonalność mogą współgrać z ekologią i praktycznym podejściem do użytkowania. Dzięki szerokiej gamie dostępnych zestawów odświeżających, takich jak Fresh-up i Twusch, użytkownicy mogą cieszyć się komfortem i higieną swoich toalet przez długie lata bez konieczności ponoszenia dużych kosztów na całkowitą wymianę urządzeń. Thetford pokazuje, że dbanie o detale i jakość wykonania przynosi korzyści zarówno użytkownikom, jak i środowisku. To dowód na to, że nawet w najbardziej prozaicznych aspektach życia, takich jak toalety kasetowe, innowacje i odpowiedzialność mogą iść w parze.

eprasa.pl 6768a38eb7

HONDA EU32i
WALIZKA MOCY NA PROBLEMY Z PRĄDEM W KAMPERZE



Niewielkie i zabudowane w elegancko zaprojektowane obudowy małe agregaty Hondy są nie od dziś produktami cieszącymi się uznaniem na rynku. W środowisku jednofazowych agregatów 230 V są wybierane z uwagi na cichą pracę, bezawaryjność i niską wagę, co w zastosowaniach caravaningowych jest nie bez znaczenia.

Generator EU32i oferujący aż 3,2 kW mocy maksymalnej zasilany jest wysokowydajnym czterosuwowym silnikiem benzynowym. Pamiętacie boje z gaźnikiem w tradycyjnych silnikach agregatów? Silnik EU32i ma wtrysk paliwa i tranzystorowy zapłon, zatem nie pojawią się tu problemy typowe dla dawkowania paliwa przez gaźnik pływakowy. Zastosowane rozwiązania pozwalają cieszyć się imponującą mocą, ale przede wszystkim ciągłą wydajnością i stabilnością pracy, którą wcześniej można było znaleźć tylko w samochodach i silnikach zaburtowych. W pojazdach kempingowych wymagana jest nie tylko moc, ale i jakość prądu, a dzięki inwerterowej stabilizacji napięcia EU32i mamy to zagwarantowane.

Warto dodać, że technologia pozwala na autosynchronizację, czyli równoległe połączenie dwóch generatorów w celu podwojenia mocy wyjściowej. W tej smukłej walizeczce otrzymujemy też tryb pracy ekonomicznej (ECO) inteligentnie zmniejszający zużycie paliwa w zależności od wielkości obciążenia. Agregat wyposażono w dwa gniazda AC 230 V 16 A oraz gniazdo DC, a jego nowoczesny i bardzo wydajny silnik można uruchomić dosłownie dwoma ruchami. Wystarczy przekręcić przełącznik i pociągnąć za linkę.

EU32i można za pośrednictwem Bluetootha sparować z dedykowaną aplikacją na smartfony z systemem Android oraz iOS. Ta funkcjonalność pozwoli na bieżące sprawdzanie poziomu paliwa, dostępu do mocy wyjściowej oraz sterowania funkcją Eco Throttle. Ponadto zdalnie wyłączymy agregat, a aplikacja będzie powiadamiała o wszelkich ostrzeżeniach w działaniu generatora.

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7

CARAVANING I WIĘCEJ

KOMPLEKSOWA OFERTA CORI-PWM



Bez względu na to, czy posiadasz przyczepę kempingową rodzimego producenta, czy model zagraniczny, CORI-PWM zajmie się dopasowaniem stelaża do niej.

CORI-PWM z siedzibą w Łodzi od wielu lat zajmuje się projektowaniem i produkcją stelaży kempingowych. Można tu kupić zarówno kompletne konstrukcje, jak również pojedyncze brakujące elementy. Pracownicy służą pomocą i wskazówkami przy naprawie uszkodzonych stelaży, jak również przy rozkładaniu stelaża przedsionka. Pojedyncze rurki, maszty i całe stelaże produkowane są zgodnie z opracowaną w firmie technologią, z dbałością o jakość, aby zapewnić jak najlepszą ich funkcjonalność. Uzupełnieniem oferty caravaningowej są elementy osprzętu, jak śledzie i szpilki namiotowe, odciągi, napinacze itp. oraz zestawy osprzętu kempingowego, zapakowane w praktyczny woreczek do przechowywania.

Nowoczesne rozwiązania dla nowych przyczep

Od pewnego czasu na rynku pojawia się więcej przyczep z drzwiami na tylnej ścianie, tzw. back-door. Ponieważ klasyczny przedsionek nie pozwala na wyjście z takiej przyczepy bezpośrednio do zadaszonej części, dla wygody użytkowania zalecane jest stosowanie przedsionka w kształcie litery L. Do CORI-PWM można się zwrócić również po stelaż w takim wariancie. Na nowy sezon przygotowywane są stelaże do obecnie największej polskiej przyczepy – Niewiadów Villetta. Model zalicza się do segmentu domków mobilnych, jest ultralekki, przestronny i oferuje wiele funkcjonalnych i nowoczesnych rozwiązań. Powiększony o przedsionek będzie stanowił komfortową przestrzeń mieszkalno-wypoczynkową.

Nie tylko caravaning

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





eprasa.pl 6768a38eb7

Środki czystości dla kamperów i przyczep



CORI-PWM jest również dystrybutorem renomowanej marki Stimex, oferującej wysokiej jakości środki do czyszczenia i pielęgnacji kamperów, przyczep, namiotów i odzieży. Produkty te wyróżniają się biodegradowalną formułą oraz skutecznością działania. Wśród najważniejszych preparatów znajdują się:

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

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

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

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

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



W asortymencie znajdziemy również wydajne, skoncentrowane płyny do toalet Camp Blue, Camp Green do dolnego zbiornika i Camp Flush do zbiornika z wodą do spłukiwania. Dodajmy, że materiały informacyjne i próbki wyrobów CORI-PWM dostępne będą na stoisku „Polskiego Caravaningu" podczas targów Camper & Caravan Show w Nadarzynie. Zapraszamy!

cori-pwm.pl

REKLAMA

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

eprasa.pl 6768a38eb7



ODKRYJ Z UNITY LINE

SWÓJ SPOSÓB NA SKANDYNAWIĘ

Marzysz o wyjątkowej podróży? Ciesz się niezależnością i zachwyć się pięknymi krajobrazami oraz urokliwymi miasteczkami Północy! Z Unity Line możesz zabrać swój kamper lub przyczepę i odkryć malownicze trasy Szwecji, Norwegii, Finlandii czy Danii.

Czy Północ to dobry kierunek?

Tak! Skandynawia to prawdziwy raj dla miłośników turystyki kempingowej! Wyobraź sobie... budzisz się rano w otoczeniu majestatycznych gór z widokiem na turkusowe jezioro. Po śniadaniu ruszasz w dalszą drogę, zatrzymując się po drodze przy malowniczych punktach widokowych, aby podziwiać dziką przyrodę. Wieczorem docierasz na kemping, gdzie możesz odpocząć, rozpalić ognisko lub grilla i zaplanować kolejny dzień pełen przygód. Brzmi dobrze?

Stawiam na Unity Line?

Bez względu na to, czy podróżujesz samochodem, motocyklem, rowerem, kamperem czy z przyczepą, podróż do Skandynawii będzie komfortowa i bezproblemowa. Promy Skania i Polonia to jednostki pasażersko-ładunkowe, które kursują siedem dni w tygodniu w ruchu wahadłowym na trasie Świnoujście – Ystad. Daje to praktycznie pełną swobodę przy wyborze terminu wyjazdu.

Podróż promem to nie tylko szybki i sprawdzony sposób na dostanie się do Skandynawii, ale także świetny sposób na relaks w trakcie podróży. Na pokładzie do dyspozycji są restauracje serwujące smaczne posiłki, bary, sklepy oraz kasyno, w którym można poczuć dreszcz emocji. Jeśli gustujemy w spokojniejszej atmosferze, w każdej chwili dostępne będzie wyjście





eprasa.pl 6768a38eb7

na pokład, aby delektować się widokiem na otwarte morze. A jeśli podróżujesz z dziećmi, warto odwiedzić specjalną strefę zabaw, gdzie najmłodsi mogą dokazywać bez ograniczeń.

Oferty specjalne – stałe i sezonowe

W ofercie Unity Line znajdują się atrakcyjne oferty specjalne, które uwzględniają potrzeby pasażerów zmotoryzowanych.

► **Ty i ja za dnia – taniej.** To dzienny rejs do Szwecji z podziwianiem piękna Bałtyku w promieniach słońca. W tej ofercie za bilet na rejs dla kierowcy z autem w jedną stronę zapłacimy już od 299 zł. Warto zapamiętać, że promocja jest ważna tylko do 18 czerwca 2025 r.

► **Wcześniej planujesz, więcej zyskujesz.** Na wiosenny wyjazd można zarezerwować bilet z wyprzedzeniem i cieszyć się z atrakcyjnego rabatu. Promocja obejmuje podróże między 10 marca a 6 kwietnia 2025 r. Aby z niej skorzystać, wystarczy zarezerwować lub kupić bilet do 6 kwietnia.

► **Rodzinny pakiet z dzieckiem.** Dobry wybór dla podróżujących całą rodziną w określonym budżecie. Z oferty może skorzystać dwoje dorosłych i dzieci (w wieku 8–18 lat) lub dorosły i trójka dzieci. Warto wspomnieć, że maluchy do siódmego roku życia podróżują bez narzuconych limitów.

► **Bilet do Kopenhagi.** Świetna oferta, która obejmuje wygodny rejs promem Polonia lub Skania oraz przejazd mostem nad Sundem na trasie Malmö – Kopenhaga. Korzystamy z atrakcji dostępnych na promie, a później wyruszamy zwiedzać duńską stolicę, nie martwiąc się o opłaty drogowe!

Ruch to zdrowie

Z Unity Line na GEOspacery. W trakcie tych wycieczek łączymy przyjemne z pożytecznym, wyruszając na fascynującą wyprawę szlakiem geologicznych ciekawostek Skandynawii. Przy okazji ustanawiając rekordową liczbę kroków! Można też rowerami. Skandynawia słynie z doskonale przygotowanych tras na dwa kółka, które poprowadzone zostały tak, aby eksponować malownicze widoki Skanii. Jeśli tymczasem komuś w smak skandynawskie temperatury i nie boi się zimna, może spróbować morsowania. Te i inne wycieczki i propozycje atrakcji można znaleźć na stronie sklep.skandynawskiepodroze.pl.

Tradycyjne zwiedzanie też ma swój urok

Rodzinny wyjazd do Legolandu? A może wizyta w pasjonującym muzeum? Unity Line oferuje bogatą ofertę klasycznych wycieczek do najpiękniejszych miast Skandynawii. Z przewoźnikiem odkryjemy Bornholm z jego malowniczymi osadami rybackimi i majestatycznymi ruinami. Zawitamy do położonej na 14 wyspach stolicy Szwecji – Sztokholmu lub odkryjemy, dlaczego Oslo nazywane jest ekologicznym miastem przyszłości. Spełnimy marzenia dzieci, zabierając je do magicznego świata klocków LEGO czy zanurzając się w atmosferę Halloween lub świąt Bożego Narodzenia w Kopenhadze w październiku czy grudniu. Polecamy więc odpowiednie zaplanowanie długiego weekendu majowego, na przykład na zwiedzanie duńskiej stolicy!

Podróżuj, jak lubisz!

Skandynawia kusi nie tylko majestatycznymi krajobrazami i przyjazną atmosferą. Doskonale rozbudowana sieć kempingów, malownicze trasy i liczne atrakcje sprawiają, że jest to idealny kierunek na wyprawę na czterech kołach. Poza tym orzeźwiający klimat regionu świetnie wpisuje się w popularny trend „coolcation" (czyli urlopowanie w takich miejscach globu, w których nie doskwierają uciążliwe upały). Z Unity Line możesz cieszyć się niezależnością, jaką daje podróżowanie na własną rękę, a jednocześnie korzystać z wygód podróży promem.

Spokojnie, bezpiecznie i niedrogo

Na promach Unity Line można polegać, a podróż nimi to czysta przyjemność. Można podróżować motocyklem, kamperem, samochodem lub wybrać gotową wycieczkę zorganizowaną! Na koniec to, co właściwie kluczowe dla wielu podróżników. Unity Line proponuje konkurencyjne ceny i promocje, dzięki którym podróż do Skandynawii będzie dostępna dla każdego. Na pokładzie natomiast kompetentny zespół zadba o to, aby podróż przebiegła bez problemu.

Epsilon zaprasza na pokład!

Na początku tego roku przewoźnik udostępnił rezerwacje online dla pasażerów zmotoryzowanych (w tym z przyczepami i kamperami) na prom Epsilon, kursujący na trasie Świnoujście – Trelleborg. Warto więc skorzystać z alternatywnej trasy. Tym bardziej że dla przejazdów pasażerskich przewidziano 10% rabatu.





eprasa.pl 6768a38eb7

SUPER X – MOTERRA – TOPSTONE

NOWOŚCI CANNONDALE

Kultowa, amerykańska marka rowerowa Canonndale jest znana większości pasjonatów dwóch kółek. Działając od 1971 r., stworzyła setki modeli i wciąż nasyca rynek rowerowy kolejnymi premierami. Oto kilka z nowości.





Cannondale SuperX

Legendarny Cannondale SuperX powraca – przeprojektowany, ulepszony, stworzony od podstaw jako czysto wyścigowy gravel. Jest to następca modelu SuperSix EVO SE, na którym w 2024 r. ustanowiony został najszybszy czas w historii wyścigu Unbound Gravel. Nowy SuperX, inspirowany szosowym modelem SuperSix EVO, oferuje doskonałą aerodynamikę, sztywność, elegancką integrację oraz oczywiście niższą masę. Idealny przepis na to, by także w 2025 r. być najszybszym gravelem. Do najważniejszych punktów specyfikacji technicznej należą: prześwit ramy na opony 700c × 48 mm, w widelcu 700c × 51 mm, waga ramy 900 g w wersji LAB71, gwintowany suport BSA 68 mm, standard haka przerzutki UDH, brak offsetu Ai, kompatybilność z korbami 1x i 2x oraz zestawami mechanicznymi i elektronicznymi.

eprasa.pl 6768a38eb7

Cannondale Moterra SL

To pierwszy rower trailowy ze skokiem 150 mm, akumulatorem 600 Wh, mocą 600 W i momentem obrotowym 85 Nm, który waży 19,3 kg. Maksymalna moc i niska waga stworzyły nową kategorię.
Żaden rower elektryczny o tak dużej mocy jeszcze nigdy nie ważył tak mało. Konstruując lekką ramę z włókna węglowego, zastosowano obniżającą masę technologię zawieszenia FlexPivot. Bateria o wyższym stosunku watów na kilogram, niespotykanym dotychczas w jakimkolwiek rowerze elektrycznym na rynku, została wykonana na zamówienie. Dzięki stosunkowi mocy do masy, który nie ma sobie równych, Mottera gwarantuje niezapomnianą zabawę podczas jazdy. Dzięki momentowi obrotowemu 85 Nm, który płynie ze zmodyfikowanego silnika Shimano EP801, i ponad 600 W mocy maksymalnej można korzystać z trybu BOOST w dowolnym momencie.
Na pierwszy rzut oka geometria wydaje się nieco naciągana – kąt główki ramy o wartości, której szukałbyś raczej w rowerze zjazdowym, duży reach i stromy kąt rury podsiodłowej, jakie można znaleźć w nowoczesnych rowerach ścieżkowych, czy kinematyka zawieszenia dostosowana do każdego rozmiaru. Jednak kiedy zsumujemy wszystkie te cechy, otrzymamy niesamowicie dynamiczną „rakietę".



Rower Cannondale Moterra SL sprawdziliśmy na trasach w Szwajcarii. Obejrzyj relację wideo



Cannondale Topstone Carbon

Trzecia już generacja wszechstronnej maszyny gravelowej z amortyzacją obu kół, nastawionej na komfort i możliwości bikepackingowe. Tak przedstawia się Topstone Carbon. Na tym modelu drogi są gładsze, opony bardziej przyczepne, a zakręty mniej ryzykowne. Kilometry pokonuje się łatwiej, zwłaszcza gdy rower jest wyposażony w najnowszą wersję oryginalnego widelca z jedną golenią – Lefty Oliver. Dzięki portom mocowania sakw, bidonów i schowkowi wewnątrz ramy Topstone jawi się jako znakomita maszyna do podróży i turystyki, gdzie oprócz komfortu pomagającego zachować siły na dłużej znaczenie ma także możliwość łatwego zamocowania dodatkowego bagażu. Informacje o cenach i specyfikację modeli można znaleźć na stronie cannondalebikes.pl.

eprasa.pl 6768a38eb7

Glampo.
ENJOY YOUR NATURE

GLAMPING
DOCHODOWY TREND W TURYSTYCE PRZYSZŁOŚCI



Zako Glamp – Ząb

Wyobraź sobie miejsce, które łączy luksus z naturą, zapewniając gościom komfort pięciogwiazdkowego hotelu w sercu lasu, nad jeziorem lub u podnóża gór.



Wisła Glamping

To właśnie glamping – najszybciej rozwijający się segment rynku turystycznego, którego globalna wartość w 2022 r. wyniosła 10,7 mld zł i rośnie w tempie ponad 10% rocznie. Trend, który szturmem zdobywa świat, staje się również coraz popularniejszy w Polsce.

Dlaczego inwestorzy wybierają glamping? Kluczowe są niskie koszty początkowe i szybki zwrot z inwestycji. Koszt budowy luksusowego namiotu to ułamek ceny tradycyjnego pokoju hotelowego, a ceny noclegów w glampingu sięgają nawet 1000 zł za noc. To opłacalna alternatywa dla klasycznych obiektów noclegowych, która generuje wysoką rentowność już w pierwszym sezonie działalności. Dodatkowo glamping to nie tylko dochodowy biznes, ale też ekspresowa realizacja. W firmie Glampo montaż jednego obiektu „pod klucz" trwa zaledwie 10 dni roboczych, co pozwala błyskawicznie uruchomić inwestycję. Co więcej, tego typu obiekty nie wymagają rozbudowanej infrastruktury i dużego zespołu pracowników, co przekłada się na niski koszt utrzymania. Dzięki ekologicznej konstrukcji i możliwości lokalizacji w niemal każdym miejscu glamping doskonale wpisuje się w nowoczesne trendy turystyczne i media społecznościowe, które dodatkowo napędzają zainteresowanie tą formą wypoczynku. Polska dynamicznie dołącza do globalnego boomu na glamping, a inwestorzy coraz częściej dostrzegają potencjał tej branży.

Jeśli myślisz o stworzeniu własnego, dochodowego biznesu w turystyce, firma Glampo pomoże Ci urzeczywistnić tę wizję.

Skontaktuj się ze mną i przekonaj się, jak szybko możesz rozpocząć swoją przygodę z glampingiem!

Bartosz Sulka
współwłaściciel
Glampo Sp. z. o.o.
tel. +48 530 791 193
mail: bartosz@glampo.eu



Glamping Zielone Skałki – Kluszkowce



Zako Glamp – Ząb

eprasa.pl 6768a38eb7

DOKUCZLIWY OBOWIĄZEK

Pierwsze zwiastuny wiosny zachęcają do zdjęcia płachty z łodzi motorowej i motocykla. Zainstalowany akumulator powinien wytrzymać nawet kilka miesięcy bez uruchamiania. Wiadomo jednak, że w ekstremalnych temperaturach – niskich i wysokich – dochodzi do szybszego samorozładowania. A wtedy warto poruszyć temat sposobów ratowania posiadanej baterii lub metodyki wyboru nowej.

Jak długi może być maksymalny okres pozostawienia akumulatora bez kontroli? Czy dla sprzętu rekreacyjnego, który użytkujemy nawet rzadziej niż pojazd kempingowy, wybraliśmy najodpowiedniejszą technologię wykonania akumulatora? Może się na przykład okazać, że pożądaną baterią będzie taka, która zniesie większy kąt przechyłu – do 45°, a nawet do 90°. Te i inne zagadnienia przybliża nam Wiesław Borowiec, ekspert od akumulatorów głębokiego rozładowania do łodzi i kamperów z firmy AUTOPART.

Polski Caravaning: Na początek – czym różnią się akumulatory głębokiego rozładowania od standardowych akumulatorów samochodowych?
Wiesław Borowiec, AUTOPART: Różnica jest dość znacząca. Akumulatory samochodowe są zaprojektowane, by dostarczać krótkich impulsów dużej mocy w celu uruchomienia silnika, a następnie są szybko ładowane przez alternator. Z kolei akumulatory głębokiego rozładowania zostały stworzone w celu dostarczania stabilnej energii przez dłuższy czas i mogą być regularnie rozładowywane nawet do 50% lub więcej swojej pojemności bez uszkodzenia. Dzięki temu idealnie nadają się do łodzi, kamperów i systemów solarnych, gdzie potrzebne jest stałe źródło energii przez dłuższy okres. W kamperach i łodziach z silnikiem stosuje się akumulator rozruchowy oraz akumulator głębokiego rozładowania – ten drugi zapewnia energię dla urządzeń pokładowych, kiedy silnik nie pracuje.

P.C.: Dwa akumulatory to podwójny wydatek i dwa razy tyle zajętego miejsca, o ciężarze nie wspominając...
W.B.: Dlatego są już dostępne na rynku akumulatory dwufunkcyjne – zapewniają niezawodny rozruch środka transportu oraz nieprzerwane działanie urządzeń elektrycznych po wyłączeniu silnika. Technologia DUAL pozwala na pracę cykliczną przy ponad dwukrotnie większej trwałości niż w standardowych akumulatorach rozruchowych. Warto także zainteresować się akumulatorami żelowymi, które wykazują się największą odpornością na przechyły i są dopuszczane do stosowania w żegludze morskiej.

P.C.: Jak użytkownicy mogą przedłużyć żywotność akumulatora głębokiego rozładowania?
W.B.: Kluczowa jest odpowiednia konserwacja. Należy unikać nadmiernego rozładowywania – akumulatory nie powinny być rozładowywane poniżej 50% swojej pojemności, aby zachować długą żywotność. Równie istotne jest regularne ładowanie odpowiednią ładowarką, ponieważ użycie niewłaściwego urządzenia może skrócić czas eksploatacji baterii. Jeśli akumulator nie będzie używany przez dłuższy czas, należy przechowywać go w chłodnym miejscu i okresowo doładowywać, aby zapobiec procesowi zasiarczenia. Dzięki tym zasadom można znacznie wydłużyć jego trwałość i wydajność.

P.C.: Dziękuję za rozmowę i mam nadzieję, że te informacje pomogą użytkownikom w prawidłowym korzystaniu z akumulatorów głębokiego rozładowania.



Wiesław Borowiec – kierownik sprzedaży akumulatorów w firmie AUTOPART z blisko 30-letnim doświadczeniem w branży. AUTOPART – polski producent akumulatorów rozruchowych i głębokiego rozładowania z 40-letnią tradycją. Firma posiada własny zakład produkcyjny wraz z laboratorium badawczo-rozwojowym. Rocznie sprzedaje 2,5 mln akumulatorów, które dystrybuuje do 50 krajów całego świata

Fot. AUTOPART

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7

JAK BEZSTRESOWO PODRÓŻOWAĆ KAMPEREM?

TOUR BROKER – TWÓJ PARTNER W UBEZPIECZENIACH I LIKWIDACJI SZKÓD

Dostajemy od Was wiele wiadomości na temat ubezpieczenia kamperów i przyczep. Sprawa nie jest taka prosta, jak mogłoby się wydawać. Dotyczy wielu niezwykle istotnych szczegółów, które mają bezpośredni wpływ na bezstresowe podróże. Na Wasze pytania odpowie Przemysław Hendzlik, ekspert Tour Broker.

– Nasza Czytelniczka pyta: co zrobić w przypadku szkody za granicą? Załóżmy, że ktoś uderzy w nasz kamper. Jak się zachować krok po kroku?

– Przede wszystkim należy zadbać o bezpieczeństwo swoje oraz innych uczestników ruchu. Zatrzymać się w bezpiecznym miejscu, włączyć światła awaryjne, ustawić trójkąt ostrzegawczy i (jeśli to konieczne) wezwać pomoc medyczną oraz policję. Warto wiedzieć, że wezwanie policji jest szczególnie ważne, gdy sprawcą jest obcokrajowiec. W takiej sytuacji policyjna notatka będzie kluczowym dokumentem w sprawie.

– A co z dokumentacją? Jakie dane powinien zebrać poszkodowany?

– Potrzebne są dane sprawcy: jego imię i nazwisko, numer rejestracyjny pojazdu, numer polisy oraz nazwa ubezpieczyciela. Dodatkowo warto wykonać zdjęcia miejsca zdarzenia, uszkodzeń pojazdów, dokumentów sprawcy oraz warunków drogowych. Zdjęcia możemy zrobić zwykłym telefonem. Pomocne będzie ponadto spisanie oświadczenia o przebiegu zdarzenia, w którym sprawca potwierdzi swoją winę.

– Co dalej? Kiedy zgłosić szkodę i jak może pomóc Tour Broker?

– Obowiązuje zasada: im szybciej, tym lepiej. Tour Broker przejmuje na siebie cały proces zgłaszania szkody i kontaktu z ubezpieczycielem. Klient nie musi się martwić o formalności, ponieważ zajmujemy się całą korespondencją, weryfikacją kosztorysów i nadzorem nad likwidacją szkody. Nasza specjalizacja to szkody zagraniczne. Mamy doświadczenie w dochodzeniu roszczeń bezpośrednio u zagranicznych ubezpieczycieli, co często oznacza lepsze warunki dla klienta niż w przypadku zgłaszania roszczenia do polskiego przedstawiciela ubezpieczyciela. Dzięki temu klient może otrzymać najkorzystniejsze odszkodowanie. W wielu krajach odszkodowania są wyższe niż w Polsce, a my dbamy o to, by klient uzyskał rekompensatę na poziomie odpowiadającym faktycznym kosztom naprawy. Dzięki naszej ekspertyzie i znajomości zagranicznych procedur pomagamy klientom uniknąć strat finansowych.

– Dostaliśmy pytanie o naprawę kampera. Czy klient może liczyć na wsparcie?

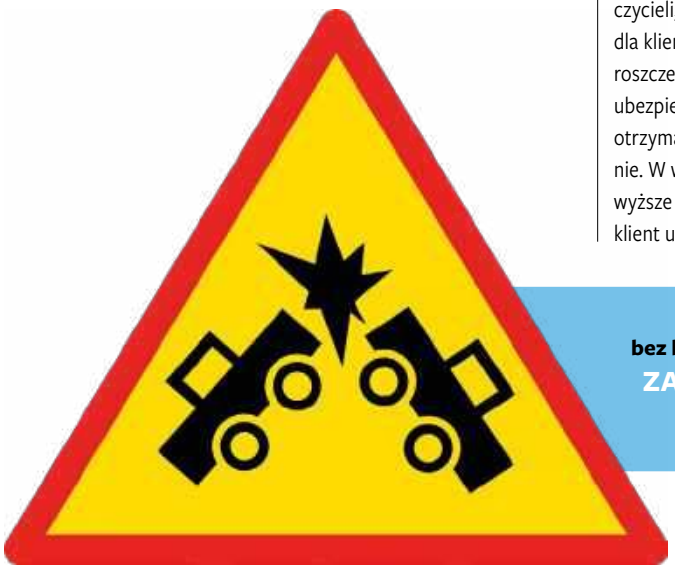
– Tak, pomagamy w podjęciu decyzji, czy wybrać kosztorys naprawy, czy fakturę VAT. Współpracujemy z renomowanymi warsztatami w Polsce i za granicą, aby zapewnić profesjonalną naprawę.

– Sporo wątpliwości wzbudzają szkody, które miały miejsce w przeszłości. Część osób nie dochodziła roszczeń z przeróżnych powodów, najczęściej uznawały, że szkoda jest niewielka, a biurokracja je przerastała. Czy mogą starać się o odszkodowanie?

– Oczywiście! Zachęcamy wszystkich, którzy mieli jakiekolwiek szkody komunikacyjne – nie tylko kamperami, ale również innymi pojazdami – do skontaktowania się z nami. Sprawdzimy, czy możemy pomóc w uzyskaniu należnego odszkodowania.

– Podobno terminy likwidacji szkód transgranicznych są bardzo długie. Czy to prawda?

– To zależy od kraju i ubezpieczyciela, ale dążymy do tego, by proces przebiegał jak najszybciej. Współpracujemy z zagranicznymi firmami ubezpieczeniowymi, co przyspiesza procedury.



W Tour Broker ubezpieczysz kampera i przyczepę bez badania historii szkód, bez weryfikacji przebiegu ubezpieczenia.

ZAPYTAJ O UBEZPIECZENIE SWOJEGO POJAZDU

tel. 606 892 175, 693 392 444

polskicaravaning.pl/ubezpieczenia/

eprasa.pl 6768a38eb7

KOMFORT I PRECYZJA
W TWOIM KAMPERZE

DYWANIKI DO BENIMAR TESSORO 444

Benimar Tessoro 444 to jeden z najchętniej wybieranych kamperów w swojej klasie. Popularność zawdzięcza funkcjonalnemu wnętrzu, wygodnym rozwiązaniom i solidnemu wykonaniu. Za widocznym ostatnio trendem podąża AutoVIP, proponując dobrze dobrane i dopasowanie specjalnie dla tego modelu dywaniki.

W tym wypadku precyzja oznacza wymiarowanie do 0,1 mm, czyli całkowicie bez uszczerbku dla idealnego wyglądu i użyteczności. Niemniej ta cecha jest także znakiem firmowym AutoVIP, ponieważ w przypadku innych modeli o mniejszej popularności dopasowanie jest również zagwarantowane. W celu dokładnego zwymiarowania wnętrza skanowane są za pomocą technologii 3D, dzięki czemu nie występują wspomniane luzy w dopasowaniu. Dzięki temu dywaniki nie przesuwają się w trakcie użytkowania. Ten efekt i trwałość, odporność na ścieranie oraz łatwość w czyszczeniu gwarantuje zastosowanie wykładziny Q900. Stosuje się ją również w luksusowych pojazdach klasy premium. AutoVIP zaprasza na skanowanie wnętrza. Dywaniki zostaną wykonane tego samego dnia.







REKLAMA

NAJLEPSZY PREZENT
DLA KAŻDEGO SYMPATYKA OFF-ROAD'U











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

eprasa.pl 6768a38eb7

ŁADOWARKA PRĄDU STAŁEGO RENOGY



Urządzenie przeznaczone jest do zastosowań caravaningowych, ale nie tylko. Będzie również przydatne w turystyce motorowodnej oraz gałęzi transportu drogowego. Ładowarka Renogy w sposób wydajny i bezpieczny napełni prądem DC akumulatory rozruchowe oraz bytowe.

Rodzaj jej działania zależy od wybranych ustawień. Po podpięciu do alternatora pojazdu można wybrać typ ładowanych akumulatorów i sposób pracy ładowarki. Ta ładowarka DC-DC, dostępna w wersjach 20, 40 i 60A, jest kompatybilna z wieloma typami alternatorów oraz zapewnia prawidłowe ładowanie akumulatorów AGM, kwasowych, żelowych i litowych. Urządzenie ma zabezpieczenia przed odwrotną polaryzacją, niewłaściwą temperaturą i nadmiernym prądem. Za pomocą dedykowanego, opcjonalnego termometru ładowarka będzie monitorowała temperaturę ładowanego akumulatora, optymalizując dodatkowo moc ładowania i przedłużając w ten sposób żywotność baterii. Maksymalna moc znamionowa to 250 W, a znamionowy prąd ładowania to 20 A.

Ładowarka Renogy jest niewielka, jej wymiary to 211 × 175 × 68 mm, waga zaś to 1,3 kg. Te parametry pozwolą na jej instalację w komorze silnikowej lub wolnej przestrzeni zabudowy mieszkalnej kampera lub kampervana.

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7

TWÓJ KOMPLETNY PRZEWODNIK

PO KEMPINGACH I MIEJSCÓWKACH EUROPY



Planując podróż kamperem po Europie, warto mieć pod ręką katalog „CampingCard ACSI 2025 & Motorhome Pitches". Dzięki tej publikacji nie tylko zyskasz dostęp do sprawdzonych informacji o ponad 12 tys. miejsc postojowych i kempingów w 25 krajach Europy, ale też obniżysz koszt pobytu.

Każde z 3 tys. pól kempingowych i 9 tys. miejsc postojowych zostało zweryfikowane przez inspektorów ACSI i dokładnie opisane – od opłat, przez dostępne udogodnienia, po dokładne opisy powierzchni i punktów. Dzięki temu możesz być pewien, że wybrane miejsce spełni wszystkie Twoje oczekiwania.

Łatwiej i taniej

Katalog ACSI to absolutny niezbędnik dla każdego, kto podróżuje po Europie. Wraz z dodatkiem „Motorhome Pitches" – wcześniej dostępnym wyłącznie w języku niemieckim, a teraz również w wersji anglojęzycznej, do której dołączamy polską legendę – to kompletny przewodnik, dzięki któremu znalezienie informacji o miejscach postojowych jest prostsze niż kiedykolwiek.

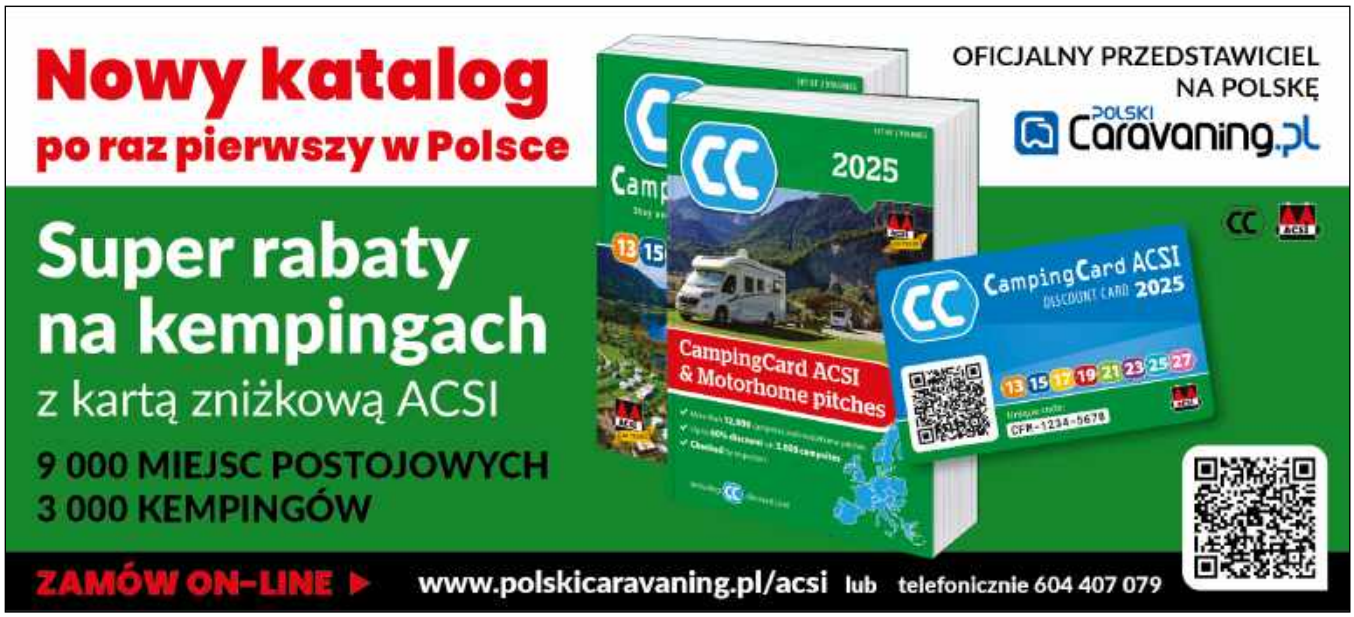
Do katalogu dołączona jest karta CampingCard ACSI, której użytkownicy w sezonie niskim mogą korzystać z atrakcyjnych, sięgających nawet 60% rabatów na pobyty na kempingach w całej Europie. Karta obniża ceny noclegów, które mieszczą się w przedziale 13–23 euro za noc, a koszty pobytu nie będą zaskoczeniem, ponieważ są przejrzyście przedstawione w katalogu. Dodatkowo ponad 700 kempingów w całej Europie oferuje gratisowe noclegi dla dzieci do pięciu lat, co sprawia, że ACSI to rozwiązanie idealne dla rodzinnych podróży.

Tylko sprawdzone informacje

Katalog „CampingCard ACSI 2025 & Motorhome Pitches" to największa i najbardziej aktualna baza pól kempingowych i miejsc postojowych dla zmotoryzowanych turystów w Europie. Na temat każdego kempingu i każdej miejscówki w katalogu podane są kluczowe informacje: dokładne adresy, dane kontaktowe, współrzędne GPS, mapy dojazdowe, ceny i pełne opisy udogodnień. Publikacja powstaje na podstawie danych dostarczanych przez inspektorów ACSI, którzy rokrocznie odwiedzają tysiące lokalizacji na całym świecie, aby zebrać i zweryfikować dane, których kompletowanie na własną rękę zajęłoby przeciętnemu turyście cały rok. Jeśli więc cenisz sobie komfort i wygodę planowania, lepszej publikacji nie znajdziesz.
Katalog zamówicie za pośrednictwem naszego portalu: polskicaravaning.pl/acsi. Spraw sobie egzemplarz i już dziś zacznij planować swoje kolejne podróże.

Obejrzyj film na naszym kanale YT o zaletach karty ACSI

REKLAMA



eprasa.pl 6768a38eb7

DMUCHANE SIEDZISKA YOLCO



CENA

GS3P: **249 zł**
GS2P: **699 zł**

Lekkie, przenośne meble dmuchane Yolco, idealne do domu, na taras, kemping czy plażę. Dzięki wytrzymałemu materiałowi (poliester + PVC) oraz kompaktowym wymiarom po złożeniu z łatwością zabierzesz je wszędzie, gdzie potrzebujesz komfortu.

► Puf dmuchany Yolco GS3P – kompaktowe siedzisko o wymiarach 55 × 55 × 40 cm (po nadmuchaniu), wytrzymujące do 100 kg. Wyposażony w jednokierunkowy zawór Ø 10 mm dla łatwego napełniania. W zestawie: puf, torba podróżna i łatka naprawcza.

► Sofa dmuchana Yolco GS2P – przestronne i stabilne rozwiązanie dla dwóch osób. Wymiary po nadmuchaniu: 171 × 84 × 68 cm, maksymalne obciążenie 400 kg. Dzięki zaworowi bostońskiemu Ø 21 mm pompowanie jest szybkie i wygodne. Sofa jest lekka (6,3 kg) i łatwa w transporcie.

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

SKŁADANE POJEMNIKI COLLAPBOX



CENA

CP37: **149 zł**
CP60: **219 zł**

Składane pojemniki Yolco CollapBox to idealne rozwiązanie dla podróżników, miłośników kempingu oraz do użytku domowego. Dzięki mobilnej, oszczędnej w przechowywaniu konstrukcji sprawdzą się zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz.

► Yolco CP37 – kompaktowy i lekki pojemnik o pojemności 37 l i maksymalnym obciążeniu 10 kg. Po złożeniu ma zaledwie 10,7 cm wysokości, co ułatwia jego przechowywanie.

► Yolco CP60 – większa wersja o pojemności 60 l, z taką samą maksymalną nośnością. Po złożeniu zajmuje tylko 12,1 cm wysokości. Oba modele wykonane są z trwałego PP i ABS, odpornego na temperatury od -20°C do +90°C. W zestawie znajduje się pokrywa.

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

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. Otwór wentylacyjny w górnej części pudełka zapewnia odpowiedni przepływ powietrza. Produkt dostępny jest w trzech pojemnościach: 40, 47 i 55 l oraz w trzech kolorach: białym, zielonym i karbonowym.

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

TORBY TW40BLUE/GREEN I TW20BLUE/GREEN



CENA

TW40B/G: **69 zł**
TW20B/G: **49 zł**

Torby wykonane są z wytrzymałego, wodoszczelnego materiału, który skutecznie zapobiega wyciekaniu zawartości. Ich lekka i kompaktowa konstrukcja ułatwia przechowywanie, a solidne uchwyty zapewniają komfortowe i bezpieczne przenoszenie. Model TW40BLUE/GREEN o pojemności 40 litrów i maksymalnym obciążeniu do 40 kg sprawdzi się idealnie podczas większych wypraw. Mniejsza wersja, TW20BLUE/GREEN o pojemności 20 litrów i maksymalnym obciążeniu 20 kg, to doskonały wybór na krótsze wycieczki czy codzienne zakupy. Obie torby dostępne są w atrakcyjnych kolorach i wykonane z materiałów takich jak PVC, poliester i nylon.

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

ŁADOWARKA Z REGULATOREM MPPT RENOGY 50A



CENA

1435 zł

Wielostopniowe, wielowejściowe urządzenie umożliwiające ładowanie akumulatora domowego zarówno z akumulatora rozruchowego podłączonego do alternatora samochodowego, jak i z paneli słonecznych. Dzięki technologii MPPT zapewnia optymalne zarządzanie energią, a liczne zabezpieczenia, w tym ochrona przed przepięciem i odwrotną polaryzacją, gwarantują bezpieczeństwo użytkowania. Wygodę obsługi zwiększają przemyślana konstrukcja oraz opcjonalny moduł Bluetooth.

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

PRZETWORNICA RENOGY 1000W



CENA

1021 zł

Niezawodne rozwiązanie do zasilania urządzeń elektrycznych. Stabilne napięcie wyjściowe przy pełnym obciążeniu chroni podłączone urządzenia i zapewnia im maksymalną wydajność. Wyjście czystej fali sinusoidalnej zapewnia płynne i stabilne zasilanie, które naśladuje moc sieci energetycznej, dzięki czemu jest ono bardzo wszechstronne i kompatybilne z szeroką gamą urządzeń elektrycznych. Ma zabezpieczenia przed przegrzaniem i nadmiernym napięciem, cicho pracujące wentylatory oraz solidną, aluminiową obudowę. Pilot zdalnego sterowania ułatwia obsługę nawet w trudno dostępnych miejscach.

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

MONITOR AKUMULATORA RENOGY ONE CORE BT + WIFI



CENA

790 zł

Intuicyjne, proste w obsłudze urządzenie umożliwiające stałe monitorowanie energii na wielu urządzeniach. Wyposażony w ekran dotykowy i obsługę komunikacji Wi-Fi, Bluetooth oraz ZigBee, zapewnia wygodę użytkowania. Wbudowany czujnik RV zwiększa stabilność i komfort pracy. Prosty montaż – na ścianę lub na stole – sprawia, że idealnie sprawdzi się w każdej instalacji.

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

AKUMULATOR 100AH LIFEPO4 RENOGY Z MATĄ GRZEWCZĄ I MODUŁEM BT



CENA

2602 zł

Nowoczesne rozwiązanie o wyjątkowej trwałości przekraczającej 5 tys. cykli. Akumulator charakteryzują duża wydajność oraz wysoka prędkość ładowania, a dzięki funkcji samonagrzewania także możliwość bezpiecznej pracy w niskich temperaturach. Solidna, odporna na zachlapania konstrukcja oraz możliwość monitorowania parametrów pracy przez Bluetooth czynią go niezawodnym wyborem do wielu zastosowań.

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

PRZETWORNICA Z ŁADOWARKĄ RENOGY 60A 2000W/6000W



CENA

3590 zł

Wszechstronne urządzenie, które umożliwia szybkie i efektywne ładowanie akumulatorów oraz zasilanie wymagających sprzętów, takich jak klimatyzatory czy lodówki. Dzięki technologii czystej fali sinusoidalnej zapewnia stabilność i bezpieczeństwo pracy. Długotrwałą wydajność zapewniają ogniwa klasy EV, w które jest wyposażona. Przetwornica jest kompatybilna z wieloma typami akumulatorów, a jej wydajność pozostaje niezmienna w każdych warunkach pogodowych.

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

eprasa.pl 6768a38eb7



eprasa.pl 6768a38eb7

#NiezapomnianeWspomnienia



STWORZONE ABY MÓC PRZYBLIŻAĆ ,

#NiecodzienneKrajobrazy



... i aby móc doceniać wyjątkowe chwile spędzone z najbliższymi i z przyjaciółmi. Tego wszystkiego możesz doświadczyć w najbardziej komfortowych i stylowych wnętrzach przyczepy kempingowej MAXIA 660 WQM, z ogromnym panoramicznym oknem z przodu oraz z pakietem pełnego wyposażenia ALL-INCLUSIVE „HobbyKomplett".

Znajdź swoje Hobby.
HOBBY-CARAVANING.DE/PL

Made in Germany

Hobby
BUILT FOR LIFE

Autoryzowani Dealerzy Hobby:

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

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

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

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

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

Centrum Kempingowe M-Camp Sp. z o.o.
ul. Tadeusza Kościuszki 100, 58-250 Pieszyce
tel. +48 511 385 004, +48 789 272 715
e-mail: biuro@campery.eu, www.m-camp.com.pl

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

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

Przedstawicielstwo Handlowe firmy Hobby w Polsce:

GRENOVI MOBILITY

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

eprasa.pl 6768a38eb7