WYDANIE SPECJALNE

Nr 1/2026 MARZEC-CZERWIEC 2026
cena 14,99 zł w tym 8% VAT

motor CARAVANING

100 STRON



Caravaningowe nowości, trendy i targi w 2026 roku

KAMPERY • PRZYCZEPY • OUTDOOR • AKCESORIA



KAMPERY NA BEZDROŻA

Trzy przygodowe zabudowy Mercedesa Sprintera z napędem 4x4



TEST

Next 380

Niewielka, lekka i w rozsądnej cenie



NOWOŚCI

Ahorn Camp T 640

Na bazie nowego Renault Mastera

Maxus RV 9

Sprawdzamy chińskiego kampera



TEST

Boksy dachowe

Dodatkowa przestrzeń nie tylko w sezonie zimowym



PORADY

Dom na dachu

Poradnik od A do Z

Bagażniki rowerowe

Praktyczny test **6 platform** do transportu rowerów



TEST

ISSN 0580-0447
01
Nr ind. 273007
9 770580 044619
Numer w sprzedaży do: 15.06.2026

eprasa.pl 7004d49b8e


Weź chustki
na drogę!
otwórz tutaj
UMYJ & JEDŹ
AUTOLAND
car care
CHUSTECZKI
DO KOKPITU
matowe
antystatyczne
z pszczelim woskiem
przebadane dermatologicznie
XL
AUTOLAND
car care

WYDANIE SPECJALNE

motor CARAVANING

KAMPERY • PRZYCZEPY • OUTDOOR • AKCESORIA

100 STRON I SPOSOBÓW NA CARAVANING

Caravaning jako forma spędzania wolnego czasu, pomysł na wakacje czy aktywności w plenerze być może nie jest dla każdego, ale najlepiej przekonać się o tym osobiście. Ci, którzy spróbowali, najczęściej stają się oddanymi zwolennikami tego typu wypoczynku. Tym bardziej że form caravaningu jest wiele. Łatwo znaleźć taką, która będzie nam odpowiadać. Wyprawa na odludzie kamperem 4x4, wakacje w luksusowej przyczepie, poznawanie nowych miejsc za kierownicą urban campera czy biwak w namiocie na dachu samochodu – pełna dowolność, a może raczej wolność.

Na 100 stronach tego wydania specjalnego „Motoru" przybliżamy różne oblicza caravaningu, przedstawiamy nowości, opisujemy trendy, testujemy samochody i przyczepy. Przygotowaliśmy także praktyczne porady, testy produktów i akcesoriów. Pokazujemy, jak wygląda vanlife i prześwietlamy rynek używanych kamperów i kampervanów.

WOJTEK JURKO

NOWOŚCI

4 **Start nowego sezonu**
Relacja z poznańskiej imprezy Caravans Salon Poland.

14 **Caravaningowe nowości i trendy**
Jak zmienia się rynek, co jest na czasie i jakie imprezy warto odwiedzić.

18 **Maxus RV 9**
Chińskie auta osobowe podbijają rynek. Teraz czas na kampery.

20 **Burstner Averso 535 TL**
Nowy model klasy średniej.

22 **Ahorn Camp T 640**
Solidny kamper w rozsądnej cenie na bazie nowego Renault Mastera .

39 **Tischer 260 SP Flatbed**
Domek montowany na pace pick-upa z płaską podłogą.

TESTY

6 **3 kampery na bazie Sprintera 4x4**
Trzy różne sposoby na przygodowego kampera z napędem na obie osie.

26 **Volkswagen Grand California 600**
Kampervan budowany przez Volkswagena na bazie modelu Crafter.

28 **Mercedes V 300 d Marco Polo**
Klasa S wśród kamperów.

32 **Fendt Diamant 650 GD**
8,6-metrowy jacht na kołach.

34 **Dacia Jogger Eco-G 120 Extreme**
Kombi z fabrycznym pakietem Sleep.

36 **Next 380**
Nowoczesna, lekka i w dobrej cenie.

40 **Ford Transit Custom Nugget 2.0 EcoBlue**
Groźny rywal popularnej Californii, ale z nieco inną koncepcją wnętrza.

42 **Najlepsze auta do holowania przyczep**
Publikujemy wyniki brytyjskiego konkursu Towcar of the Year 2026.

PORADY

44 **Biwakowanie w terenie przygodnym**
Off-roadowe oblicza biwakowania. Od namiotu na dachu po terenową przyczepę z Australii.

50 **Pojedynek na boksy**
Testujemy 8 bagażników dachowych z różnych półek cenowych.

54 **Akcesoria kempingowe**
Odpowiednie wyposażenie to podstawa, a te produkty przydadzą się na każdym biwaku.

58 **Vanlife dla początkujących**
Życie w vanie, czyli sposób na ucieczkę od codzienności.

62 **Autem z rowerem**
Popularne i mniej typowe rodzaje bagażników rowerowych.

64 **Rowery na haku**
Sprawdzamy 6 platform do transportu rowerów na haku auta.

68 **Kamper zimą**
Jak przygotować pojazd do dłuższego i bezpiecznego postoju.

70 **Samodzielne pranie tapicerki**
Sprawdzamy skuteczność preparatu do czyszczenia tapicerki.

72 **Dom na dachu auta**
Namioty dachowe stają się coraz popularniejsze. Co warto o nich wiedzieć?

76 **Kamper w 5 minut**
Boksy kempingowe, dzięki którym kombivan lub „dostawczak" błyskawicznie zmienia się w prostego kampera.

78 **Mobilny domek na haku**
Thule Outset, czyli ciekawa alternatywa dla namiotu dachowego.

UŻYWANE

80 **Do przyczep i jazdy w terenie**
Pick-upy nie tylko mają duże zdolności terenowe, ale także sprawdzą się w roli holowników przyczep.

84 **Używane kampery i kampervany**
Jak wygląda w Polsce rynek wtórny samochodów kempingowych i na co zwracać uwagę przy zakupie używanego kampera.

MOTOPASJE

88 **Kempingowa Katalonia**
Hiszpania to jeden z popularniejszych kierunków wypraw. Katalonia to nie tylko wybrzeże, ale także atrakcje w okolicach Girony.

94 **Rzeka, natura, przygoda**
Najnowszą generację Volkswagena Californii sprawdzamy w podróży po pięknej Słowenii.

98 **Kamperowa rzeczywistość lat 70.**
Tak 50 lat temu kształtował się świat kamperów.

motor Znajdź nas na W przeglądarkę wpisz: ***www.facebook.com/TygodnikMotor.*** Teraz wystarczy tylko kliknąć na „Lubię to".

motor

UKAZUJE SIĘ OD 1952 ROKU

REDAKCJA
ul. Motorowa 1, 04-035 Warszawa
www.magazynauto.pl

Redaktor naczelny:
Wojtek Jurko

Sekretarz redakcji:
Marta Grzęda

Zespół:
Marcin Laska, Marcin Łobodziński, Marcin Sobolewski, Adam Szczepaniak, Łukasz Szewczyk
Współpracownicy:
Marcin Lewandowski, Maciej Struk, Paweł Tyszko, Bartosz Zienkiewicz
Studio graficzne:
Marcin Kuriata, Jacek Baliński, Rafał Wójtowicz
Fotograficy:
Rafał Andrzejewski, Robert Magdziak, Adam Mikuła, Kacper Szczepański

Listy: redakcja@motor.com.pl
Adresy e-mail pracowników redakcji: imie.nazwisko@motor.com.pl

DZIAŁ REKLAMY
Dyrektor Segmentu Pism Motoryzacyjnych:
Marcin Warych, Marcin.Warych@bauer.pl
Starszy Specjalista ds. Reklamy:
Marta Potrzebska-Kalisz, Marta.Kalisz@bauer.pl
Główny Koordynator w Biurze Reklamy:
Urszula Derwisz, Urszula.Derwisz@bauer.pl

ADRES DZIAŁU REKLAMY:
ul. Motorowa 1
04-035 Warszawa

WYDAWCA

Bauer Media Group

Wydawnictwo Bauer Sp. z o.o. Sp. j.
ul. Motorowa 1, 04-035 Warszawa
tel. recepcji: 22 517-04-80
Prezes Zarządu:
Tomasz Namysł
Członkowie Zarządu:
Andrzej Choynowski,
Marek Lasota – Director, Publishing Management/ Dyrektor Pionu Wydawniczego
Dyrektor Kreatywny:
Robert Latek
Doradca Zarządu ds redakcyjnych:
Dorota Kaleta
Publisher/Wydawca:
Małgorzata Grono
Dyrektor ds. Kolportażu:
Piotr Ludwicki
Dyrektor Produkcji:
Piotr Orełko
DRUK: BPW Sp. z o.o, Sp. K.; Wykroty; ul. Wyzwolenia 54; 59-730 Nowogrodziec; TINTA, ul. Żwirki i Wigury 22, 13-200 Działdowo

Tekstów i fotografii niezamówionych redakcja nie zwraca. Redakcja nie odpowiada za treść ogłoszeń. Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruki i wykorzystanie w jakiejkolwiek innej formie bez pisemnej zgody wydawcy – zabronione.

ISSN 0580-0447

Zabroniona jest bezumowna sprzedaż numerów bieżących i archiwalnych „Motoru" po cenie niższej od ceny detalicznej, ustalonej przez wydawcę. Sprzedaż po cenie innej niż podana na okładce jest nielegalna i grozi odpowiedzialnością karną.

Wszelkie skargi, reklamacje i pytania dotyczące publikowanych reklam należy kierować na adres: reklama@bauer.pl

eprasa.pl 7004d49b5e

Międzynarodowe Targi Poznańskie gościły setki wystawców

Start nowego sezonu



Pośród setek kamperów, przyczep i sprzętu biwakowego wybraliśmy najciekawsze i najbardziej oryginalne propozycje wystawców.

Podczas Caravans Salon Poland 2025 zaprezentowano tyle sprzętu kempingowego i biwakowego, że trzeba było aż ośmiu pawilonów, by to wszystko pomieścić. Najwięcej można było zobaczyć tradycyjnych kamperów i przyczep kempingowych. Ale duże zgromadzenie oglądających miało miejsce w strefie off-road. To tu znaleźliśmy najciekawsze, najbardziej oryginalne propozycje oraz imponująco wyglądające pojazdy do turystyki terenowej. Poza uzbrojonymi w kosztujące majątek akcesoria samochodami duże zainteresowanie budziły wszelkiej maści przyczepy. Od typowo kempingowych, w których wnętrzu można nie tylko spać, ale i gotować czy spędzać czas, poprzez przyczepy wyprawowe, służące gównie do spania, ale już biwakowania na zewnątrz, na niewielkich, ale sprytnych przyczepkach pod namiot lub namiotowych kończąc. Koncepcja przyczepy wyprawowej stała się tak popularna, że nawet największy producent w Polsce, Niewiadów, opracował własną. Podobnych propozycji było jeszcze kilka. Pojawiło się sporo przyczep transportowych do sprzętu typu motocykle czy quady. Nie brakło kampervanów przebudowanych w taki sposób, że z tyłu przestrzeń zagospodarowano np. na motocykl lub rowery, a nad nią i w środkowej części pojazdu są już łóżko i aneks kuchenny. Nie są to pojazdy na dalekie wyprawy, ale dwie osoby mogą w nich nocować, za dnia uprawiać swoją ulubioną dyscyplinę motorsportu, a wieczorem spędzać czas wolny. Dzięki temu nie muszą ciągnąć sprzętu na lawecie, która ogranicza prędkość podróży, mobilność, a nierzadko generuje dodatkowe opłaty drogowe. Dużą popularnością cieszyły się zabudowy wyprawowe na pick-upy.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI, ZDJĘCIA: AUTOR

Trochę inne kampery





Kampery terenowe to nie nowość, ale za takie przebudowy biorą się już uznani producenci, jak np. Adria.

Klasyczne kampery zajęły tyle przestrzeni, że trzeba było dwóch dni, by wszystkie zobaczyć. Pomiędzy nimi oraz w strefie off-road dało się znaleźć nieco inne, mniej typowe pojazdy. Uwagę zwróciła liczba kamperów dostosowanych do transportu motocykli i rowerów. Był też taki, którego dało się „rozbroić" i używać jak zwykłego „dostawczaka".



GoodVAN to kamper inny niż wszystkie. Można zdemontować meble i mieć nadal klasyczne auto dostawcze.



W połowie auto do transportu motocykli lub rowerów. Druga połowa to część sypialna.

eprasa.pl 7004d49b5e

i ponad 550 pojazdów







Duże przyczepy terenowe

Małe przyczepy off-roadowe znamy w Polsce już od kilku lat, ale bardziej wymagający podróżnicy potrzebują czegoś większego i bardziej praktycznego. Na targach było sporo propozycji przyczep mieszkalnych w stylu off-roadowym. Inspirowane produktami australijskimi i amerykańskimi przyczepy Camppass (fot. wyżej) i D.A.C (po lewej) zwracały uwagę.

Niewiadów wchodzi w off-road

Przyczepa terenowa wyraźnie inspirowana produktami polskiej firmy Maturi – prawie identyczna. Niewiadów, znany do tej pory głównie z przyczep transportowych i klasycznych kempingowych, zaprezentował produkt dla miłośników off-roadu. Podobnie jak w przyczepach Maturi, tutaj również zastosowano niezależne zawieszenie osi, które pozwala jeździć z większymi prędkościami po nieutwardzonych szlakach.





Namiot na przyczepie

Przyczepa typu tent trailer, stanowiąca podstawę dla namiotu dachowego, np. drugiego, który nie mieści się na aucie. Jest mała, ale wewnątrz można wykonać zabudowę kempingową lub przewozić niezbędne rzeczy na wyjazd.

Namiot w przyczepie

Lekka przyczepa namiotowa Camp Let (DMC od 550 do 750 kg) kryje w swoim wnętrzu namiot z dwoma 2-osobowymi łóżkami, w dwóch oddzielnych sypialniach. 4-osobowa „kwatera" to miejsce do spania i przebywania, którego podstawą jest przyczepa. W opcji (na tylnych drzwiach) może znaleźć się zestaw szafek, szuflad, kuchenka i umywalka. Całość można podpiąć do małego auta, a po wakacjach schować w niewielkim garażu.







Transport i kemping w jednym

Uniwersalna kombinacja od Maturi dla aktywnie uprawiających sporty motorowe. Przyczepa do transportu motocykli lub quadów, ale z rozkładanym aneksem kuchennym, lodówką w boksie transportowym, markizą i możliwością zamontowania namiotu dachowego.

Uniwersalna platforma dla kampera

Największymi ograniczeniami klasycznych kamperów są niewielka ładowność (często nawet jej brak po uzupełnieniu płynów) i przestrzeń transportowa. Polska firma CarbonTear proponuje uniwersalną przyczepę do kampera, zaprojektowaną z myślą o przewożeniu m.in. łodzi, skuterów wodnych, motocykli, quadów, a nawet niedużych samochodów, takich jak np. Smart.



Zabudowy na pick-upa

Aut terenowych na rynku jest jak na lekarstwo, więc ich rolę przejmują pick-upy. Chętnie przebudowywane i uzbrajane w sprzęt kempingowy. Modne w ostatnim czasie stały się kapsuły wyprawowe, ale są inne opcje.



Klasyczne kapsuły kempingowe
Wyglądają topornie, ale są lekkie. Ograniczają zdolności terenowe i są podatne na podmuchy wiatru. Jednak rekompensują to przestronnym wnętrzem z dobrze wyposażoną częścią dzienną i do spania na górze. Demontaż trwa 30 min.



Zabudowa typu flatbed
Firma More4x4 proponuje coś innego. Zabudowa typu flatbed jest mniejsza, nie wystaje poza obrys auta, nie ogranicza go w terenie. Ma mniej przestrzeni, ale sporo schowków i można na niej instalować dodatkowe akcesoria.

Nowa koncepcja zabudowy
Wingman to zdalnie sterowana, rozkładana zabudowa nożycowa. Złożona mieści się w obrysie kabiny. Po rozłożeniu tworzy część transportową na dole (przestrzeń paki) oraz część sypialną na górze. Waży tylko 250 kg.



GDY SPRINTER STAJE SIĘ

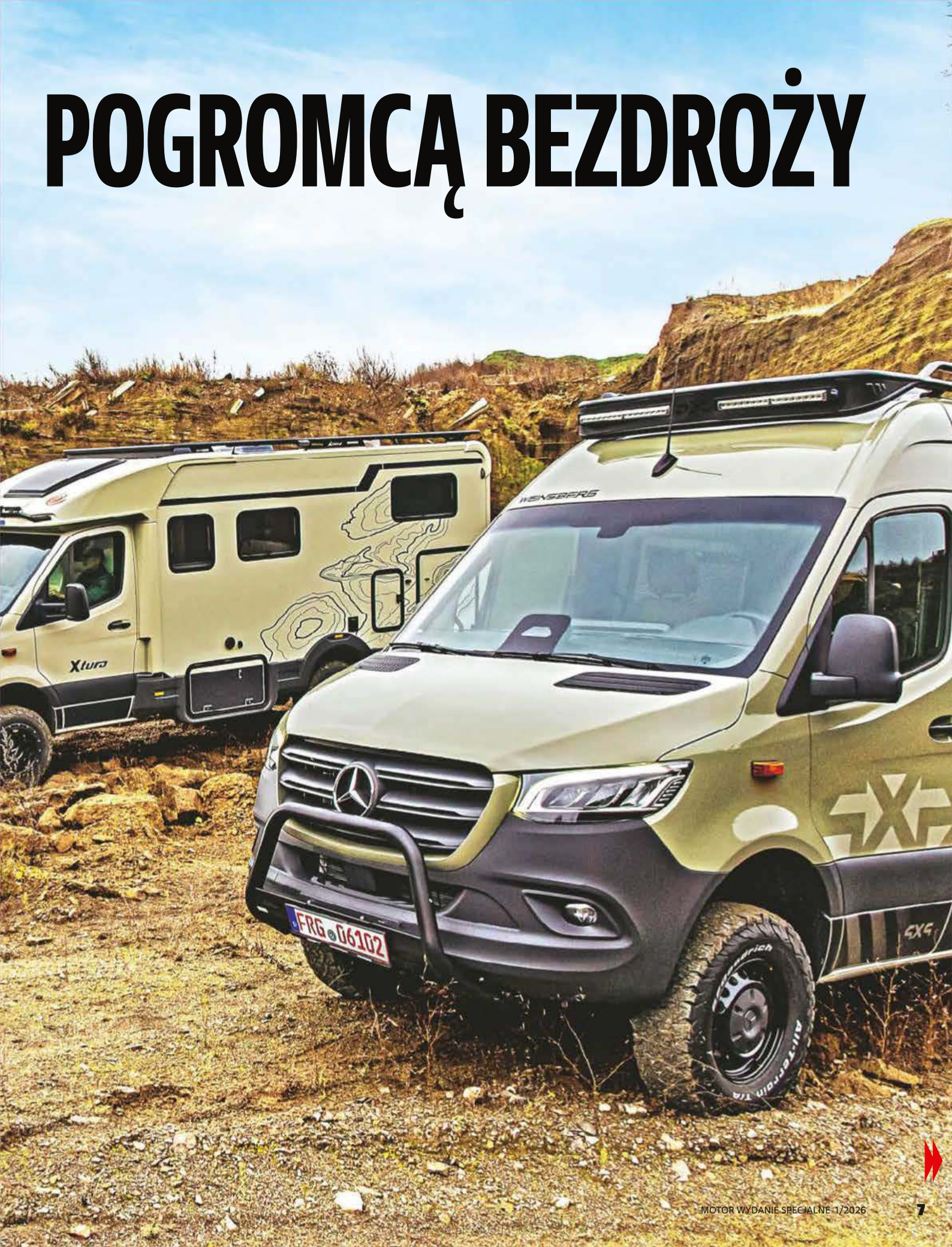
By docenić napęd na cztery koła, nie trzeba ruszać na wielką wyprawę. Sprinter 4x4 zapewnia większą swobodę podróżowania niż klasyczny kamper. W teście: Eura Xtura, La Strada Regent E i Weinsberg X-Pedition.





Weinsberg (pośrodku) wygląda trochę ascetycznie, ale producent zapowiada, że wkrótce doposaży model w tylny bagażnik.

POGROMCĄ BEZDROŻY



W modelu X-Pedition nawet boczne poszerzenia sypialni stanowią element stylistyczny.





Choć wnętrze ma znany układ z niedużą kanapą, to wyróżnia je wyjątkowy styl.

DANE TECHNICZNE	WEINSBERG
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	1995 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	160 KM/3800
Maks. moment obrotowy	440 Nm/1400
Napęd	4x4
Skrzynia biegów	aut./9-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	630/206/290 cm
Rozstaw osi	367 cm
Masa/ładowność	3106/394 kg
Liczba miejsc siedzących	4
Liczba miejsc leżących	2
Materiał nadwozia	blacha stalowa
Materiał zabudowy	sklejka topolowa
Rozmiary łóżka	198x140 cm
Pojemność zbiornika na wodę	120 l
Pojemność zbiornika na ścieki	82 l
Pojemność lodówki	90 l
Pojemność butli z gazem	11 kg
Opony	275/45 R16
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	160 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	b.d.
Średnie testowe zużycie paliwa	11,9 l/100 km
Zasięg	b.d.
CENA*	**528 808 ZŁ**

* wszystkie ceny przeliczone z rynku niemieckiego przy kursie 1 euro – 4,22 zł



Pokaźny kącik kuchenny ma 1,4 metra szerokości i zapewnia dużo przestrzeni roboczej, choć nie jest tu zbyt przestronnie.



Ekologiczna toaleta Cleanflex to standardowe wyposażenie pojazdu.

eprasa.pl 7004d49b5e



Poszerzenia pozwoliły zmieścić poprzeczne łóżko o długości 1,98 m, ale wejście na nie wymaga nieco wprawy. Przejście między kuchnią a łazienką jest wąskie.



Wysokie łóżko oznacza duży garaż. Po lewej stronie znajduje się mechanizm przesuwanej toalety, która podczas jazdy pozostaje oczywiście w łazience.



Znany kokpit Mercedesa Sprintera z ekranem systemu MBUX. Wygodne fotele Weinsberga obito tapicerką stylizowaną na postarzaną skórę.

Chociaż mogą brodzić przez strumienie i wspinać się po pokrytych żwirem przełęczach, kampery z napędem na cztery koła często wyglądają na zadbane. Najwyraźniej w ich klimatyzowanych kabinach nie zawsze spełniają się marzenia o Alasce czy pustyni Atakama. A przynajmniej nie od razu. Bo wcześniej można przemierzać mokre łąki, piaszczyste brzegi jezior czy grząskie drogi Ticino lub Toskanii.

Powodów, by wybrać pojazd kempingowy z napędem 4x4, nie brakuje. Do tego prezentuje się on znacznie bardziej okazale niż konwencjonalny kamper, co cieszy oko właściciela. A odkąd droga do takiego auta nie wymaga już złożenia kosztownego zamówienia w manufakturze, namiastka wielkiej przygody stała się znacznie bardziej dostępna.

Nowość w gamie

Niemal wszyscy więksi producenci kamperów oferują dziś napęd na cztery koła i samowystarczalność. Nawet Weinsberg – marka skierowana do początkujących, należąca do notowanego na giełdzie giganta branży, firmy Knaus Tabbert – wzbogaca swoją raczej konwencjonalną gamę o stylowy terenowy kamper na bazie Mercedesa Sprintera, model X-Pedition. Zdecydowanie wyróżnia się on na tle swoich białych braci: jego nadwozie pomalowano na jasny, pustynny odcień khaki, który kontrastuje z matową czernią terenowych felg, przedniego pałąka ochronnego oraz bagażnika dachowego z zamontowanymi po bokach płytami trakcyjnymi. X-Pedition ma być też seryjnie wyposażony w tylny bagażnik z mocowaniem koła zapasowego i stalową skrzynię przypominającą sejf, ale nie zamontowano go w prototypie, bo wciąż czeka na homologację.

Ten imponujący pojazd nie jest jednak tani – cena kampera Weinsberga startuje od prawie 500 000 zł – bez stałego napędu na wszystkie koła, za który Knaus Tabbert pobiera dodatkowe 22 872 zł. Tym samym X-Pedition wkracza do wyższej klasy cenowej. W środku wyraźnie różni się jednak od typowych kampervanów. Nie chodzi o sam rozkład, ale o styl urządzenia wnętrza, w którym zastosowano drewniane lamele, aplikacje ze stali nierdzewnej i wyrafinowane oświetlenie LED. Knaus Tabbert obiecuje nastrojowe aranżacje świetlne, takie jak „tęcza" czy „ognisko", jednak w testowanym prototypie ta funkcja nie była jeszcze dostępna. Staranność wykonania i jakość zastosowanych materiałów zdecydowanie odpowiadają wysokiej cenie tego pojazdu.

Przestronność opisywanego modelu X-Pedition odpowiada oczywiście wersji seryjnej. Szczególnie imponuje poprzeczne łóżko, bo Sprinter jest fabrycznie zbyt wąski, by można je było tak ustawić. Projektanci Weinsberga dodali więc dwa wykusze, które od wewnątrz są wyścielane miękką tkaniną. To pozwoliło zmieścić poprzeczne podwójne łóżko o długości 1,98 m, ale uniemożliwiło montaż bocznych okien, do wentylacji muszą więc wystarczyć niewielkie otwory w tylnych drzwiach.

Nie obyło się jednak bez kompromisów, w końcu Sprinter to tylko kampervan. Przejścia są zazwyczaj ciasne, co w modelu X-Pedition jest szczególnie zauważalne ze względu na wystającą klamkę drzwi łazienkowych – może uda się to jeszcze poprawić przed rozpoczęciem produkcji seryjnej. Bardzo przestronny jest za to kącik kuchenny o szerokości 1,4 metra. W łazience projektanci Weinsberga zastosowali sprytne rozwiązania: jest ona co prawda tak niewielka, jak zazwyczaj w kamperach, ale aby uzyskać więcej miejsca pod prysznicem, wystarczy jednym ruchem wsunąć toaletę do znajdującego się za nią bagażnika. Jest to możliwe dzięki wykorzystaniu systemu Cleanflex, który nie wymaga wody ani środków chemicznych. Dostępna z zewnątrz kaseta sanitarna również należy już na szczęście do przeszłości. X-Pedition jest więc jednym z niewielu kamperów bez klap serwisowych w karoserii, a ponieważ jest ogrzewany olejem napędowym, może się nawet obejść bez zajmującej dużo miejsca butli z gazem.

Dla dwóch osób

Dzięki temu udało się wygospodarować bardzo obszerny jak na Sprintera garaż o wymiarach

eprasa.pl 7004d49b5e

Eura Xtura jest dostępna tylko w kolorze piaskowej szarości. Koła Delta z ogumieniem All-Terrain wymagają dopłaty (pakiet Overland, 41 778 zł).



Elementy z jasnego drewna, kremowa tapicerka i boczne ściany obite filcem dodają wnętrzu Eury elegancji i przytulności.



Gazowo-indukcyjna kuchenka, a obok niej pojemny zlew. Niestety kuchenna powierzchnia robocza Xtury nie jest zbyt duża.



Pojedyncze łóżka można połączyć dodatkowym elementem i stworzyć powierzchnię do spania w rozmiarze XXL.



Elegancka umywalka zajmuje w łazience trochę miejsca.

eprasa.pl 7004c49b5e



Zamiast lusterka wstecznego mamy ekran terenowej nawigacji Garmina, który służy również do sterowania technologią pokładową.



Garaż z tyłu pojazdu ma 2 m szerokości i 1,2 m wysokości, wystarczy więc nawet na ponadgabarytowy bagaż. Za kratą znajduje się akumulator litowy o pojemności 330 Ah oraz sterowanie elektroniką pokładową.

DANE TECHNICZNE	EURA
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	**1995 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	**190 KM**/3800
Maks. moment obrotowy	**440 Nm**/1400
Napęd	4x4
Skrzynia biegów	aut./9-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	688/220/314 cm
Rozstaw osi	367 cm
Masa/ładowność	3350/750 kg
Liczba miejsc siedzących	3
Liczba miejsc leżących	2-3
Materiał nadwozia	aluminium
Materiał zabudowy	GRP
Rozmiary łóżka	196x80 i 195x80 cm
Pojemność zbiornika na wodę	145 l
Pojemność zbiornika na ścieki	105 l
Pojemność lodówki	146 l
Pojemność butli z gazem	2 x 11 kg
Opony	265/60 R18
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	130 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	b.d.
Średnie testowe zużycie paliwa	12,5 l/100 km
Zasięg	b.d.
CENA*	**611 478 ZŁ**

* wszystkie ceny przeliczone z rynku niemieckiego przy kursie 1 euro – 4,22 zł



1,20 x 1,10 x 0,90 m. Pomieści on jednak rzeczy tylko dwóch osób, bo Weinsberg nie przewiduje rodzinnej wersji tego modelu. A gdy X-Pedition nie przemierza stepów, lecz pełni rolę mobilnego domu, poprzeczne łóżko można łatwo złożyć lub całkowicie zdemontować.

Choć Weinsberg ma 6,3 metra długości i waży 3,1 tony, to wykorzystanie go w codziennym życiu nie wydaje się całkowicie absurdalne. To w końcu Sprinter z silnikiem o mocy 190 KM i dziewięciobiegowym automatem, porusza się więc znacznie sprawniej i zwinniej, niż można by się spodziewać po aucie o takich gabarytach. Przyjemność z jazdy psuje nieco fakt, że np. w Niemczech obowiązuje go ograniczenie do 100 km/h, dlatego trzeba cały czas uważać, aby nie przekroczyć limitu.

Rozmiar ma znaczenie

W przypadku modelu Eura Xtura raczej nie ma z tym problemu, choć pojazd o masie 3,4 tony nie jest dużo cięższy od Weinsberga. Same wymiary półintegry pokazują, że ten kamper gra w zupełnie innej lidze niż jego smuklejsi koledzy. Na autostradzie czterocylindrowy silnik o pojemności dwóch litrów nie ma tak łatwego zadania jak odpowiednik w X-Pedition, dlatego kierowcy bez trudu przychodzi spokojna jazda z prędkością 100 km/h, przy utrzymywaniu obrotów na poziomie 1600 obr./min.

Oczywiście zalety dużej konstrukcji ujawniają się już podczas pierwszego postoju. Xtura w żadnym miejscu nie wydaje się ciasna czy wąska, przy stole przy odrobinie dobrej woli może zasiąść nawet piątka podróżników. Także łazienka oferuje tu znacznie więcej swobody ruchów niż ta w kampervanie. A umiejscowiony z tyłu garaż o pojemności 2700 l pozwoliłby jeszcze zakwaterować współlokatora.

Nie jest to jednak konieczne, bo za dopłatą siedzenia w części wypoczynkowej można przekształcić w dodatkowe łóżko. Sypialnia jest tak przestronna, że przy pewnych kompromisach znalazłoby się w niej miejsce nawet dla czterech osób, bo dwa pojedyncze łóżka można połączyć, tworząc powierzchnię o szerokości dwóch metrów. Także w terenie nie trzeba rezygnować z przytulnej atmosfery, a wykończona jasnym drewnem i kremową skórą Eura prezentuje się elegancko niczym kamper klasy wyższej. Do terenowego wyglądu zewnętrznego takie wnętrze pasuje co prawda niczym garnitur Armaniego do wspinaczki na K2, trudno mieć jednak jakiekolwiek zastrzeżenia do jakości wykonania i materiałów, nawet przy cenie wynoszącej 611 478 zł.

Ta śmiała kwota relatywizuje się zresztą po zerknięciu na listę wyposażenia. Eura w standardzie zapewnia nie tylko napęd na wszystkie koła, ale także zaawansowane ogrzewanie „wodne" Alde. Podczas gdy pozostałe kampervany z napędem na cztery koła wyposażono w tradycyjne akumulatory pokładowe, w Xturze zastosowano potężną baterię litową o pojemności 330 Ah, współpracującą z modułami solarnymi o mocy 120 W. Energia jest przetwarzana przez falownik, dzięki czemu urządzenia pokładowe o napięciu 230 V mogą być używane bez zasilania z sieci lądowej. Producent obiecuje, że Xtura przetrwa w dziczy „do 20 dni i więcej", przy wykorzystaniu kolektorów słonecznych, które są montowane na bagażniku dachowym za dodatkową opłatą. W standardzie dostajemy natomiast zbiorniki na czystą i szarą wodę, o pojemności 145 oraz 105 litrów.

Sprytna przestrzeń

Oczywiście trzyosiowe kampery ekspedycyjne gwarantują znacznie więcej, ale do szczęścia na świeżym powietrzu wystarczy 95-litrowy zbiornik oferowany przez La Stradę Regent E. Zaletą tego Mercedesa Sprintera z napędem na wszystkie koła jest też fakt, że nie mierzy on nawet 6 metrów.

Również ten model prowadzi się lekko, a przy tym sprawia wrażenie nawet odrobinę zwrotniejszego i sztywniejszego niż Weinsberg X-Pedition. Aby zapewnić komfort w krótkim i wąskim wnętrzu, trzeba było postawić na niekonwencjonalny układ, dlatego w modelu La Strada zrezygnowano z dwuosobowej kanapy, a łazienkę przesunięto

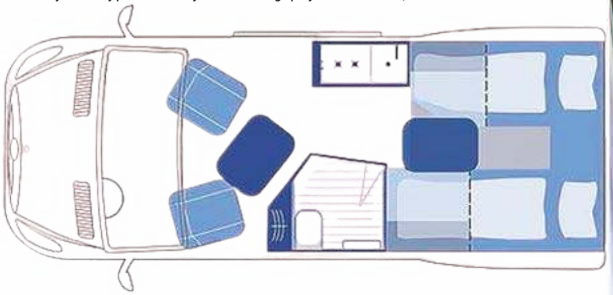
eprasa.pl 7004d49b5e



Kompaktowy Regent E jest teoretycznie dostępny także z napędem na tył, ale prawie nikt nie zamawia go w tej wersji.

DANE TECHNICZNE	LA STRADA
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	1995 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	190 KM/3800
Maks. moment obrotowy	440 Nm/1400
Napęd	4x4
Skrzynia biegów	aut./9-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	593/204/292 cm
Rozstaw osi	367 cm
Masa/ładowność	3142/958 kg
Liczba miejsc siedzących	2
Liczba miejsc leżących	2
Materiał nadwozia	blacha stalowa
Materiał zabudowy	blacha stalowa
Rozmiary łóżka	200x67 i 185x67 cm
Pojemność zbiornika na wodę	95 l
Pojemność zbiornika na ścieki	70 l
Pojemność lodówki	70 l
Pojemność butli z gazem	18 kg
Opony	225/75 R16
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	160 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	b.d.
Średnie testowe zużycie paliwa	12,2 l/100 km
Zasięg	b.d.
CENA*	**495 470 ZŁ**

* wszystkie ceny przeliczone z rynku niemieckiego przy kursie 1 euro – 4,22 zł



Oba tylne fotele są obszerne i twardo wyścielane. Wystarczy kilka ruchów, aby przekształcić je w część łóżka.



Z przodu również wystarczy miejsca dla dwóch osób, a stół można przechowywać w dużym schowku nad kabiną. Przednie obrotowe fotele są nadzwyczaj wygodne.



prasa.pl/7004d49b5e



Gdyby przyznawano nagrodę za projekt kuchni, z pewnością zasługiwałaby na nią La Strada. Przydałaby się w niej jednak nieco większa powierzchnia robocza, a przejście o szerokości 49 cm jest nieco wąskie.



Do wyboru: dwa pojedyncze łóżka lub podwójne łóżko poprzeczne.



Odchylenie umywalki zwiększa przestrzeń pod prysznicem.



Widok przez całe wnętrze i niskie łóżka potęgują wrażenie przestronności.



Łazienka ma odpowiednią wysokość, ale brakuje w niej półek.



Z tyłu znajdziemy szeroką, praktyczną szufladę na drobiazgi.



Twarde plastiki, wygodne fotele, dobry system informacyjno-rozrywkowy.

nieco do przodu. W kabinie jest dosyć ciasno, choć miejsca wystarczy na szybkie śniadanie we dwójkę. Wygodniej jest z tyłu, bo oba pojedyncze łóżka można złożyć, tworząc dwa obszerne i przyjemnie twardo wyścielane fotele. A mały stolik (o wymiarach 72x50 cm) można bardzo łatwo przestawić. Brakuje jedynie bocznych okien, bo w modelu Regent E również zastosowano wykusze, by umożliwić spanie w poprzek, gdy fotele na noc mają zostać rozłożone. Łóżko ma wówczas wymiary 1,95 x 1,37 i jest niemal tak samo wygodne jak to w Weinsbergu.

La Strada całkiem sprytnie to rozwiązała. Prawdziwym osiągnięciem jest jednak wrażenie przestronności, jakie udało się uzyskać projektantom z Hesji dzięki nisko zamontowanym łóżkom. Dostęp do nich jest znacznie łatwiejszy niż do wysokiej sypialni w modelu Weinsberga. Ale w związku z tym La Strada oferuje oczywiście mniejszą przestrzeń bagażową.

Niewiele udało się też zdziałać w łazience: jest ona niewielka, chociaż składana umywalka zapewnia kilka dodatkowych centymetrów. A kuchnia, choć wygląda jak dzieło projektanta, mogłaby oferować więcej przestrzeni roboczej. Eleganckie wykończenie i w tym przypadku uzasadnia cenę wynoszącą prawie pół miliona złotych. Argumentem przemawiającym za La Stradą może być ogromny wybór kolorów oraz materiałów dla siedzeń i frontów zabudowy. Być może nawet większym niż możliwość pokonywania mokrych łąk i grząskich dróg, bo w tym segmencie wszystkie modele radzą sobie z tym całkiem dobrze.

TEKST: CHRISTIAN STEIGER
ZDJĘCIA: DANIELA LOOF



Dethleffs Globebus Performance 4x4

Kamper 4x4 nie musi bazować na Mercedesie. Dethleffs oferuje model Globebus Performance 4x4 oparty na VW Crafterze. Ta półintegra ze 163-konnym turbodieslem, 8-biegowym automatem i klasycznym rozkładem wnętrza z pojedynczymi łóżkami kosztuje od 843 996 zł.



Hymer Grand Canyon 700 S

Hymer rozszerzył właśnie gamę Grand Canyon o model 700 S, który mierzy 6,97 metra długości i ma pojedyncze łóżka. Podstawowa wersja kosztuje 428 330 zł, a wariant z napędem na wszystkie koła, 190-konnym silnikiem i automatyczną skrzynią biegów – ponad 506 400 zł.



Pössl Roadstar X

Również Pössl wkracza ostatnio na rynek kamperów 4x4. Najciekawszym rozwiązaniem zastosowanym w modelu Roadstar X (o długości 5,93 m) jest wysuwany moduł Slide-Out, dzięki któremu uzyskujemy łóżko o długości 2,08 m. Cena startuje od 417 738 zł i obejmuje napęd na wszystkie koła.

eprasa.pl 7004d49b5e

Caravaningowe nowości i trendy



Pojazdy Urban Camper

Segment pojazdów typu Urban Camper, reprezentowany m.in. przez fabrycznie budowane Fordy Nugget, Mercedesy Marco Polo oraz Volkswageny California, zyskuje na znaczeniu dzięki swojej uniwersalności. To auta nierzadko rejestrowane jako osobowe, co w praktyce ma znaczenie choćby w dużych miastach – np. w Warszawie abonament parkingowy przysługuje pojazdom osobowym do 3,5 tony lub ciężarowym tylko do 2,5 tony DMC. Urban Camper nie jest więc pojazdem tylko na wakacje. Mimo ograniczonej przestrzeni oferuje sporą funkcjonalność, a w prostszych wersjach, takich jak California Beach, zachowuje cechy klasycznego vana do codziennego użytku, w którym można się przespać na wyjeździe.

Caravaning staje się w Polsce modnym pomysłem na spędzanie wolnego czasu. Wbrew pozorom, nie jest to jednak tani sposób na urlop.

Caravaning w Polsce wszedł w fazę stabilnego rozwoju. Po pandemicznym boomie i późniejszej korekcie rynek w 2025 r. wyraźnie się ustabilizował. Według danych serwisu branżowego Motorhome.pl zarejestrowano 1931 nowych kamperów, czyli o blisko 10% więcej niż rok wcześniej (1740 szt.). To wynik zbliżony do rekordowego 2021 r. i wyraźny sygnał, że caravaning nie był chwilową modą, lecz trwałym trendem. Łączny wolumen rynku – obejmujący nowe rejestracje, import oraz zmiany przeznaczenia pojazdów – sięgnął niemal 8 tysięcy pojazdów wprowadzonych do ruchu. To historyczny rekord tej branży.





Klasyczna alkowa, czyli kamper z wysokim dachem i częścią do spania nad kabiną, powoli przechodzi do historii caravaningu.

Pojazdy niskoakcyzowe

Akcyza stała się kluczowym czynnikiem kształtującym strukturę sprzedaży kamperów. Pojazdy bazujące na samochodach z silnikami o pojemności do 2 litrów objęte są stawką 3,1%, podczas gdy jednostki powyżej 2 litrów – już 18,6%. Różnica bezpośrednio przekłada się na cenę końcową, dlatego dużym zainteresowaniem cieszą się konstrukcje oparte na modelach takich jak Ford Transit, Volkswagen Crafter i MAN TGE czy Mercedes Sprinter. Popularny od dekad w caravaningu Fiat Ducato z silnikiem powyżej 2 litrów jest objęty wyższą stawką 18,6%, więc kosztuje odpowiednio więcej. Mimo to model utrzymuje silną pozycję rynkową, jednak najczęściej wybierany jest wtedy, gdy kluczowa jest konkretna zabudowa. Co znamienne, kampervan na Ducato z przednim napędem potrafi kosztować więcej niż Transit 4x4 i niewiele mniej od Sprintera. Jakby tego było mało, samochodami takimi jak Transit, Crafter czy Sprinter jeździ się wygodniej (pozycja za kierownicą, wyposażenie) niż nieco przestarzałym już Fiatem Ducato.



California bazuje na osobowym minivanie, więc Ford przejął sporą część rynku kampervanów.

Trendy sprzedażowe

Rynek karawaningowy coraz wyraźniej się polaryzuje. Najlepiej sprzedają się modele z przeciwnych biegunów: najtańsze – dla wchodzących w świat caravaningu lub chcących kupić nowy pojazd – oraz najdroższe, kupowane świadomie i bez kompromisów. Klienci w naszym kraju mają już pewne doświadczenie i widać, że lepiej wiedzą, czego chcą. Średnia półka wyraźnie się kurczy. Najpopularniejszym typem kampera pozostaje półintegra dzięki dobrej relacji przestrzeni do ceny. Coraz częściej liczy się opływowe i efektywniejsze aerodynamicznie (a więc i paliwowo) nadwozie. Alkowa, czyli kamper z podwyższonym dachem, powoli odchodzi do lamusa, choć wciąż jest wybierana przez podróżujące rodziny, ale sprzedaż tego typu pojazdów wyraźnie spada, co zauważają sami producenci. Alkowę wypierają półintegry z opuszczanym łóżkiem. Co ciekawe, mimo rosnącej widoczności kamperów, liczbowo wciąż sprzedaje się więcej przyczep.

Kampervany

Kampervan przestał być postrzegany jako mały kamper rodzinny. Klienci już do tego dojrzeli i wiedzą, że to konstrukcja przede wszystkim dla dwóch osób. Nawet największe nie zastąpią klasycznej półintegry, ale oferują coś innego: większą mobilność i wszechstronność. Wybierają je osoby aktywne – z myślą o rowerach, motocyklach i innym sprzęcie sportowym. Nierzadko tylna część służy właśnie do transportu sprzętu. Dużo kampervanów powstaje w Polsce, większość trafia na eksport. Volkswagen Grand California produkowana jest w całości w Polsce, jednak nie uchodzi za rynkowy wzorzec – bardziej dopracowane zabudowy na bazie Craftera czy MAN-a TGE oferują niezależne firmy specjalistyczne.



Małe kampervany mają swoje zalety. Wykorzystuje się je głównie do uprawiania hobby.



Kampervany 4x4 to już nie jest nisza, lecz poważny rynek kamperów dla świadomych klientów.

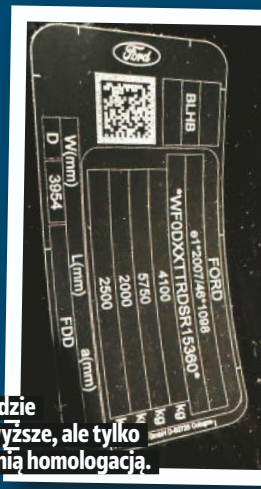
Kampery 4x4

Napęd na cztery koła stał się dziś obowiązkowym punktem w ofercie każdego producenta kamperów, a terenowe kampervany zyskują na popularności. Nie każdy musi być ekstremalnym pojazdem ekspedycyjnym, ale wariant z napędem na wszystkie koła po prostu musi się pojawić – klienci tego oczekują. Najmocniejszą pozycję w tym segmencie utrzymuje Mercedes Sprinter 4x4, postrzegany jako rozwiązanie najbardziej prestiżowe oraz zaawansowane. Alternatywami są Ford Transit AWD albo Volkswagen Crafter 4Motion/MAN TGE 4x4, które są nieco droższe.

Pojazdy z wyższym DMC

Kampery bardzo często poruszają się dziś na granicy dopuszczalnej masy całkowitej, a przeciążenia nie należą do rzadkości. Wzrost wyposażenia i oczekiwań klientów sprawił, że współczesne konstrukcje są znacznie cięższe niż kilkanaście lat temu, więc na płyny, bagaże, a nawet przewożone osoby zostaje niewiele ładowności. Planowane przepisy umożliwiające prowadzenie pojazdów z DMC do 4,25 t na prawo jazdy kat. B są więc naturalną konsekwencją realiów rynkowych.

Coraz częściej kupowane są auta z homologacją na wyższe DMC i wzmocnioną ramą typu HD – do 4250 kg. W praktyce oznacza to podwójną homologację: pojazd rejestrowany na 3,5 t można będzie w przyszłości podnieść do wyższej DMC bez ingerencji konstrukcyjnej. Taką możliwość oferują m.in. wersje 4100 modeli Transit czy analogiczne odmiany Sprintera.



Po zmianie przepisów będzie można zmienić DMC na wyższe, ale tylko w pojazdach z odpowiednią homologacją.

eprasa.pl 7004d49b5e

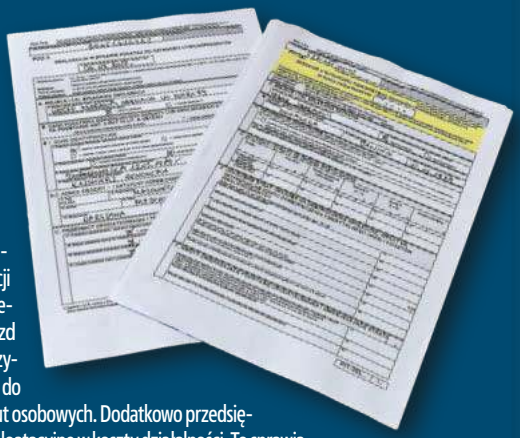
Normy Euro stały się ważne

Zaostrzające się regulacje związane z normami emisji spalin coraz mocniej wpływają na rynek kamperów, nawet jeśli w praktyce nie są aż tak problematyczne, jak się właścicielom wydaje. Wjazd do centrów niektórych miast wymaga spełnienia określonych norm, a strefy niskoemisyjne są systematycznie rozszerzane. W związku z tym stare kampery nie są już tak interesujące (chyba, że są w fantastycznym stanie technicznym lub po odbudowie), a znakomitą część rynku wtórnego stanowią młodsze samochody. Przykładowo w Niemczech ok. 90% kamperów na sprzedaż to pojazdy 10-letnie lub młodsze. W Polsce jest to ok. 60%.



Stare kampery cieszą się mniejszym powodzeniem, pomimo prostoty i trwałości. W dużej mierze przez normy emisji spalin.

Korzyści podatkowe



Zakup kampera w Polsce w zdecydowanej większości odbywa się na działalność gospodarczą – ok. 90% rejestracji dotyczy firm. Kluczowe znaczenie ma tu konstrukcja przepisów podatkowych. Kamper rejestrowany jako pojazd specjalny daje możliwość pełnego odliczenia VAT. W przypadku pojazdów o DMC powyżej 3,5 t odliczenie VAT co do zasady wynosi 100%, bez ograniczeń jak w przypadku aut osobowych. Dodatkowo przedsiębiorcy mogą amortyzować pojazd i zaliczać wydatki eksploatacyjne w koszty działalności. To sprawia, że kamper, który i tak byłby regularnie wypożyczany, przestaje być wyłącznie środkiem rekreacji, a staje się narzędziem optymalizacji podatkowej i elementem strategii finansowej firmy.

Tuning kamperów

Rynek akcesoriów tuningowych do kamperów rozwija się, a wraz z tym rośnie świadomość wpływu np. zawieszenia na komfort i bezpieczeństwo jazdy. W wielu standardowych kamperach wymienia się amortyzatory na takie o wyższej sile tłumienia, ponieważ pojazdy często poruszają się na granicy DMC. To poprawia stabilność i ogranicza bujanie nadwozia. Równolegle rozwija się nurt off-roadowy: lift zawieszenia, wzmocnione podzespoły, a w wersjach 4x4 także montaż blokad mechanizmów różnicowych czy reduktorów. Kamper coraz częściej staje się świadomie modyfikowanym projektem, a nie tylko seryjnym pojazdem turystycznym.



W segmencie nowych kamperów liderem pozostaje Volkswagen (315 rejestracji), głównie za sprawą modelu California. Marka notuje jednak drugi rok spadku sprzedaży, co może świadczyć o zmianie preferencji klientów. Przejście z klasycznej, dostawczej konstrukcji na bardziej osobową architekturę nie wszystkich przekonało. Jednocześnie wyraźnie rośnie segment premium, co pokazuje, że na rynku funkcjonuje coraz liczniejsza grupa klientów gotowych zapłacić więcej za komfort i prestiż.

Stabilny wzrost widać w segmencie nowych przyczep kempingowych. W 2025 roku zarejestrowano 1030 egzemplarzy (dla porównania – 980 w 2014 r.). Przekroczenie bariery tysiąca sztuk ma wymiar symboliczny – przyczepa pozostaje atrakcyjną, tańszą alternatywą wobec kampera, szczególnie dla rodzin rozpoczynających przygodę z mobilną turystyką.

Największy wolumen generuje jednak rynek wtórny. W 2025 roku sprowadzono 3768 używanych kamperów – niemal dwukrotnie więcej niż sprzedano nowych. W przypadku przyczep import sięgnął 7920 sztuk.

Dynamicznie rośnie również segment zabudów na bazie samochodów dostawczych. W 2025 roku odnotowano 1920 zmian przeznaczenia pojazdów na specjalne kempingowe. To efekt popularności projektów indywidualnych oraz rozwoju polskich firm specjalizujących się w profesjonalnych konwersjach.

Na tle Europy Polska pozostaje rynkiem mniejszym, choć coraz bardziej zauważalnym. W 2025 roku w Europie zarejestrowano 157 890 nowych kamperów. Liderem pozostają Niemcy (75 363 rejestracje), przed Francją i Wielką Brytanią. Polski wynik – 1931 nowych pojazdów – pozwala jednak wyprzedzić m.in. Norwegię czy Finlandię.

– Rok 2025 potwierdza, że caravaning w Polsce dojrzewa. Widzimy wzrost sprzedaży nowych i bardziej zaawansowanych pojazdów.

Ważniejsze i ciekawsze wydarzenia caravaningowe i overlandingowe w Polsce i Europie

Tegoroczny kalendarz wydarzeń caravaningowych otwierają kwietniowe targi w Pradze, ale nieco ponad miesiąc później entuzjaści spotkają się w Nadarzynie pod Warszawą podczas International Caravaning Trade Fair. W czasie majówki odbędzie się Festival Caravaningu w Energylandii, natomiast tydzień po nim kolejny, ale w stolicy, na Torze Służewiec. W Poznaniu, już po sezonie, tradycyjnie odbędzie się International Caravaning Trade Fair, jedno z większych wydarzeń tego typu w Europie.

Nie braknie też mniejszych imprez, z których ciekawie zapowiada się pierwszy California 4x4 Camp, łączący spotkanie miłośników turystyki off-roadowej ze szkoleniem 4x4 i turystyką lokalną kampervanem typu Volkswagen California.

Wśród ważnych europejskich wydarzeń warto wymienić posezonowy Caravan Salon Düsseldorf – absolutny numer jeden na Starym Kontynencie. Jego terenowym odpowiednikiem jest czerwcowe Abenteuer & Allrad w Bad Kissingen, poświęcone off-roadowi i overlandingowi, czyli samowystarczalnej turystyce samochodowej poza utwardzonymi trasami.



TYP IMPREZY	DATA
Targi caravaning	20-22.03.2026
Targi caravaning + zlot	24-26.04.2026
Zlot caravaning	01-03.05.2026
Targi caravaning + zlot	09-10.05.2026
Zlot overlanding	21-24.05.2026
Zlot overlanding	22-24.05.2026
Zlot caravaning	04-07.06.2026
Targi overlanding 4x4 + caravaning + zlot	04-07.06.2026
Zlot overlanding	11-14.06.2026
Targi overlanding 4x4 + caravaning + zlot	10-12.07.2026
Targi caravaning + zlot	28.08-06.09.2026
Targi overlanding 4x4 + caravaning + zlot	18-20.09.2026
Targi caravaning + overlanding + zlot	15-18.10.2026

eprasa.pl 7004d49b5e

Konwersje aut dostawczych na kampery tymczasowe

Coraz większą popularność zdobywają zestawy do szybkiej, odwracalnej konwersji busów i minibusów osobowych w kampery tymczasowe. To rozwiązanie dla osób, które na co dzień wykorzystują auto zarobkowo, nierzadko do transportu osób, a w weekend chcą zamienić je w mobilną sypialnię z podstawowym sprzętem do zaspokojenia najważniejszych potrzeb poza domem. Rynek takich akcesoriów dynamicznie rośnie – od modułowych zabudów z łóżkiem i kuchenką po wyjmowane szafki czy systemy zasilania. Szczególnie widoczny jest trend adaptacji kombivanów i vanów osobowych na minikampery bez trwałej ingerencji w konstrukcję pojazdu. To caravaning w wersji elastycznej i budżetowej zarazem, który nie wymaga zakupu pojazdu specjalnie przeznaczonego do tego celu.



Na co dzień auto użytkowe, na weekend kamper. Ten trend mocno się rozwija.

Lekkie przyczepy

Wyraźnie rośnie zainteresowanie lekkimi przyczepami kempingowymi (o niskim DMC). Powód jest prosty: współczesne samochody coraz częściej mają niższe DMC przyczepy. Dotyczy to zwłaszcza wszelkiej maści aut hybrydowych, ale również wielu SUV-ów z niedużymi silnikami, które wyglądają na „terenowe", a w praktyce oferują ograniczone możliwości holowania. Klasyczne samochody terenowe niemal całkowicie zniknęły z rynku, zostaje tylko segment pick-upów. Producenci przyczep odpowiadają redukcją masy i kompaktowymi konstrukcjami dostosowanymi do realiów współczesnej motoryzacji.



Przyczepy stają się coraz lżejsze i coraz bardziej opływowe.



Niewielkie przyczepki z zamontowanym namiotem stają się alternatywą dla małych kempingowych.

Klienci podejmują dziś racjonalniejsze decyzje – analizują DMC, ładowność, koszty eksploatacji i realne potrzeby. To już nie emocjonalny boom, lecz świadomy wybór stylu życia – podkreśla ekspert rynku caravaningowego Michał Wnuk.

Caravaning nad Wisłą przestał być niszową ciekawostką czy pandemiczną alternatywą dla tradycyjnej turystyki. Stał się trwałym elementem wakacyjnego krajobrazu i świadomie wybieranym sposobem podróżowania.

AUTOR: MARCIN ŁOBODZIŃSKI

ZDJĘCIA: ARCHIWUM, MICHAŁ WNUK

Masy przyczep kempingowych i namiotów muszą spadać, bo rośnie masa pojazdów, choć ich zdolności są coraz gorsze

Lekkie namioty

Boom na namioty dachowe już minął, sprzedaż jest stabilna. Natomiast rośnie popyt na namioty lekkie, co wynika m.in. z konstrukcji współczesnych aut – coraz częściej wyposażonych w duże, panoramiczne szklane dachy. Ograniczenia nośności wymagają niższej masy całego zestawu, choć świadomość użytkowników w zakresie dopuszczalnych obciążeń dachu wciąż jest niewielka. Producenci odpowiadają więc konstrukcjami lżejszymi, bardziej kompaktowymi i aerodynamicznymi. Liczy się nie tylko waga, ale też stylistyka – namiot ma być opływowy i wizualnie dopasowany do sylwetki samochodu. Coraz bardziej cenione są namioty kapsułowe, które szybko się rozkłada i składa.



	NAZWA IMPREZY	MIEJSCOWOŚĆ	KRAJ	STRONA INTERNETOWA
	For Caravan 2026	Praga	Czechy	https://pvaexpo.cz/en/for-caravan-and-for-boat-up-on-board
	International Caravaning Trade Fair	Nadarzyn	Polska	https://warsawexpo.eu/kalendarz-targowy/camper-caravan-show
	Festiwal Caravaningu	Energylandia Zator	Polska	https://festiwalcaravaningu.pl
	Warsaw Caravaning Festival	Warszawa	Polska	https://caravaningfestival.pl/pl
	Dachzelt Festival	Hameln	Niemcy	https://www.dachzeltnomaden.com/dachzelt-festival-2026
	California 4x4 Camp	Autodrom 4x4 Włościejewki	Polska	www.californiacamp.pl
	XXVII Ogólnopolski Zlot Fanklubu Niewiadówek	SuliCamp-Sobótka	Polska	https://www.fanklub-niewiadowek.com/forum
	Abenteuer & Allrad	Bad Kissingen	Niemcy	https://www.abenteuer-allrad.de/en
	Outdoorz	Barcani-Comandau	Rumunia	https://www.outdoorz.ro
	Adventure Southside	Friedrichshafen	Niemcy	https://adventuresouthside.com
	Caravan Salon Düsseldorf	Düsseldorf	Niemcy	https://www.caravan-salon.com
	Adventure Northside	Gut Basthorst | Hamburg	Niemcy	https://adventurenorthside.de
	Caravans Salon Poland 2026	Poznań	Polska	https://caravanssalon.pl/pl

eprasa.pl 7004d49b5e



Podróże po chińsku

Czy chińscy producenci odmienią europejski rynek kamperów? Tego nikt nie wie. Pewne jest, że próbują, a Maxus RV 9 to pierwszy krok w tym kierunku.

Wszystko jest tu trochę zagmatwane: ten biały samochód dostawczy z przodu wygląda jak Ford Transit. Marka Maxus wciąż jest u nas mało znana, choć w Niemczech ma już 110 dealerów (w Polsce 22) i trafiła do floty wypożyczalni Sixt. Nawet nazewnictwo nie jest jasne: producentem jest SAIC, Maxus 9 to kampervan, a w zależności od wersji pojawia się dopisek RV (Recreational Vehicle, czyli pojazd rekreacyjny) albo Traveler. Czasem występuje też określenie La Marca, pochodzące od nazwy importera z Landsberg am Lech, odpowiedzialnego również za homologację wersji Maxus-RV.

Szef La Marca, Karl Schlössl, chce zimą dostarczyć pierwsze 50 pojazdów z serii specjalnej „First of Line". Ten wariant kosztuje 283 960 zł, jest więc znacznie droższy od wersji podstawowej (252 778 zł), ale jest też jeszcze lepiej wyposażony, ma np. reflektory LED. „Maxus jest budowany przez lidera chińskiego rynku", mówi Schlössl, „tam obowiązują standardy typowe dla branży motoryzacyjnej i nastawienie na jakość. Chińczycy znają nasze normy DIN lepiej niż my". Zanim pierwsze pojazdy trafiły do klientów w Niemczech, był kilka razy na miejscu, doradzał i negocjował. Obecnie Maxus buduje około 6500 pojazdów kempingowych rocznie, głównie dla Chin i Australii. Schlössl twierdzi, że wyprodukowanie 15 000 sztuk nie stanowi problemu.

Bazowy model robi rzeczywiście bardzo europejskie wrażenie. Za jego napędzanie odpowiada spełniający normę Euro 6e dwulitrowy turbodiesel o mocy 148 KM i momencie obrotowym wynoszącym 375 Nm. Parametry te wydają się wystarczające, by sprawnie napędzać ważący około trzech ton samochód. I rzeczywiście, Maxus prowadzi się nienagannie, pewnie hamuje i dobrze tłumi nierówności. Podczas jazdy wyraźnie ogranicza go jednak niedostateczna elastyczność przy niskich obrotach. Turbodoładowanie budzi silnik do życia dopiero po przekroczeniu 2000 obr./min.

Europejski kierowca może być zaskoczony bardzo „twardą" pracą sześciobiegowej skrzyni. Według Karl Schlössla automat miał być dostępny jeszcze w 2025 r. Już dziś w standardzie jest natomiast dużo systemów wspomagających, takich jak np. asystenci utrzymania i zmiany pasa ruchu, hamowania awaryjnego czy ostrzegania o zmęczeniu. Jest też układ monitorowania martwego pola, który w razie potrzeby wyświetla ostrzeżenia w lusterkach. Maxus RV 9 nie zawodzi także w zakresie łączności, nie zabrakło nawet Apple Car Play. A pośrodku deski rozdzielczej mamy duży, 12,3-calowy ekran dotykowy.

Ambiwalentne wrażenie pozostawia również zabudowa 5,94-metrowego kampervana. O solidnym wykonaniu świadczy spokój panujący na pokładzie. Niezależnie od stanu nawierzchni z mebli nie dochodzą żadne odgłosy. Za wyborem Maxusa bez instalacji gazowej przemawia rozbudowany system zasilania, na który składa się przetwornica o mocy 2000 W, 190-watowy panel solarny, akumulator litowo-żelazowo-fosforanowy o pojemności 200 Ah oraz booster ładowania. Wszystkie komponenty są zintegrowane i można nimi sterować centralnie za pomocą wyświetlacza. Dzięki temu Maxus jest przynajmniej przez pewien czas samowystarczalny energetycznie. Granice tej autonomii wyznaczają jednak takie „pożeracze" prądu, jak lodówka kompresorowa czy płyta indukcyjna. Ciepło zapewnia ogrzewanie Webasto na olej napędowy o imponującej mocy 9 kW.

Pozostaje kluczowa kwestia dotycząca komfortu na pokładzie. Układ wnętrza nie zaskakuje: mamy tu obracane fotele, strefę jadalną, umiejscowiony we wnęce drzwi przesuwnych aneks kuchenny i naprzeciwko usytuowaną łazienkę oraz podwójne łóżko z tyłu. Przekonują też dwa pojedyncze siedzenia z podłokietnikami i mocowaniem Isofix, a stół ma dwa praktyczne wgłębienia na kubki lub butelki. Tył jest mniej wygodny,

eprasa.pl 7004d49b5e







Obracane przednie siedzenia są montowane seryjnie, zasłona zapewnia prywatność.





W łazience Maxusa nie ma żadnej szafki, ale jest tu składana umywalka.



W kuchni musi wystarczyć płyta indukcyjna, miejsca do pracy nie brak.

bo robi się tu coraz ciaśniej. Drzwi do łazienki można otworzyć tylko do połowy, a przejście do łóżka ma zaledwie 42 cm szerokości. W łazience brakuje półek lub szafek, a oba łóżka są krótkie: dolne ma 1,76, a górne – jedynie 1,7 m długości. Nie zmieszczą się więc na nich osoby o przeciętnym europejskim wzroście. Do tego materace mają grubość jedynie 55 mm i spoczywają bezpośrednio na twardej drewnianej płycie.

To ma się jednak zmienić, zapewnia Schlössl. Pojawią się stelaż z listew, poszerzenia karoserii oraz wyżej umieszczone dolne łóżko, górne ma zostać całkowicie zlikwidowane na rzecz dłuższej powierzchni do spania. Pozostaje gryzący zapach, wyczuwalny w samochodzie po wyjęciu materaców z folii. Przeszkadzają też ostre krawędzie drzwiczek szafek, o które łatwo uderzyć głową. Ale takie niedociągnięcia zdarzają się także w niektórych europejskich kamperach.

TEKST: C. STEIGER, ZDJĘCIA: G. MUSCHALLA

DANE TECHNICZNE	MAXUS
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	1995 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	148 KM
Maks. moment obrotowy	375 Nm
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	man./6-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	594/206/279 cm
Rozstaw osi	376 cm
Masa/ładowność	ok. 3000/500 kg
Maksymalna masa przyczepy	2800 kg
Liczba miejsc siedzących	4
Liczba miejsc leżących	4
Rozmiary dolnego łóżka	176x120 cm
Rozmiary górnego łóżka	170x120 cm
Poj. zbiornika na wodę/ścieki	110/90 l
Opony	215/75 R16
CENA POJAZDU TEST.*	**283 960 ZŁ**

* wszystkie ceny przeliczone z rynku niemieckiego przy kursie 1 euro – 4,22 zł

m | PODSUMOWANIE

+ Solidne wykonanie, sprawny napęd, dobre systemy bezpieczeństwa i multimedia

– Ciasny tył, krótkie łóżka, cienkie materace, nieprzyjemny zapach

Pierwszy Maxus daje wyobrażenie o obecnym poziomie marki. Ciekawe, jaką pozycję wywalczy sobie na rynku.





Przejście do tylnej części wnętrza jest bardzo wąskie, Maxus ma to poprawić.

eprasa.pl 7004d49b5e

Planowanie rodziny



Bürstner Averso był już bliski wycofania z produkcji – do niedawna oferowano wyłącznie model z łóżkiem opuszczanym spod sufitu. Teraz powraca jako gama modeli, by namieszać w wyższej klasie średniej.

Branża karawaningowa przypomina wieś, w której wszyscy są ze sobą spokrewnieni. Z tą różnicą, że niektórzy członkowie tej dużej rodziny czasem cicho i niepostrzeżenie znikają, by nagle powrócić. Gdy przyjrzymy się rynkowi przyczep kempingowych, zauważymy, że niczym niezwykłym nie są tu również gruntowne zmiany osobowości. Weźmy dla przykładu model Averso firmy Bürstner. To lepsza z dwóch linii przyczep kempingowych, która zalicza się już do wyższej klasy średniej. Nie jest jednak budowana w macierzystej fabryce w Kehl nad Renem, lecz w firmie LMC w regionie Münsterland, co zdradza kilka wspólnych elementów i podobieństw technicznych.

Ostatnio model Averso był dość osamotniony, Bürstner oferował go tylko w jednej wersji z łóżkiem opuszczanym spod sufitu. Teraz powraca jednak do rodzinnej gamy, całkowicie przeprojektowany i z zupełnie nową zabudową. Do wyboru jest 8 wariantów, każdy w dwóch wersjach wyposażenia. Zanim to omówimy, przyjrzyjmy się modelowi 535 TL, który udostępnił nam Bürstner.

Z zewnątrz niewiele się zmieniło, pozostały znane z poprzedniego modelu charakterystyczne tylne światła i błyszczący chromowany napis Bürstner. Już po kolorze Averso możemy jednak rozpoznać, czy mamy do czynienia z wersją podstawową (biała), czy z lepiej wyposażoną Harmony Line (szara). Model komfortowy (wymaga dopłaty 17 682 lub 18 948 zł) jest lepiej zaizolowany i dodatkowo usztywniony, ponadto wyposażono go w aluminiowe felgi, osłonę dyszla i nastrojowe oświetlenie wnętrza. Opisywany pojazd nie ma tych dodatków, ale mimo to nie robi wrażenia skromnego. Skromna nie jest też jego cena, która startuje od 126 558 zł. Wysokie ceny są dziś jednak normą w całej branży karawaningowej.

Ciekawsze jest natomiast to, że marka ze średniej półki, jaką jest Bürstner, odcięła się od wszelkiej tradycyjnej „ciężkości". Co prawda w Averso nie zrezygnowano całkowicie z drewnianych dekorów, ale imitację słojów znajdziemy już tylko na spodach górnych szafek. Ściany i podłogę wykończono przyjemnym w dotyku tworzywem przypominającym len, natomiast zabudowę kuchenną utrzymano w satynowej miedzi. Całość wygląda ponadczasowo i lekko, a wnętrze – zwłaszcza w części wypoczynkowej – jest przestronne i dobrze doświetlone.

Wystawnie urządzona część dzienna znajduje się tradycyjnie w przedniej części Averso. Duże okna wpuszczają mnóstwo światła, ale prawdziwą atrakcją jest panoramiczne przeszklenie w przedniej ścianie, do którego przylega duże okno dachowe. Można tu zasiąść do posiłku w 6-osobowym gronie lub rozłożyć się wygodnie we dwoje i podziwiać rozgwieżdżone niebo, co słusznie budzi zazdrość właścicieli mniejszych kamperów. Wnętrze ma wysokość 1,98 m, więc miejsca nad

eprasa.pl 7004d49b5e



Biały lakier zdradza podstawowy model Averso, wersję Harmony Line pomalowano na elegancką szarość.



W wydzielonej części sypialnianej znajdziemy dwumetrowe pojedyncze łóżka i dużo szafek.



Wnętrze Bürstnera ma 2,02 m szerokości, a na kanapie dookoła stołu nie zabraknie miejsca dla nikogo.



Duże okno dachowe i panoramiczne okno przed nim wpuszczają do wnętrza mnóstwo światła i świeżego powietrza.



Pakiet prysznicowy z zasłoną i zewnętrznym przyłączem wody kosztuje 2870 zł.



Elegancka kuchnia Averso zapewnia dużo przestrzeni do przechowywania, ale brakuje w niej blatu roboczego.



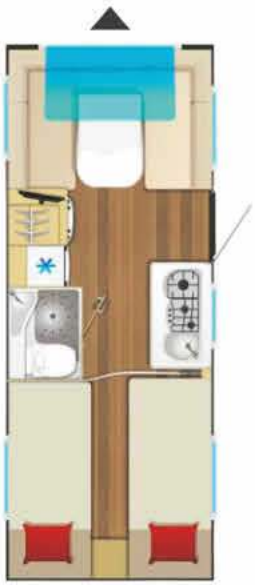
Postawowy model Averso ma 7,04 m długości, wersja 535 oferuje dodatkowe 59 cm.

głowami nie brakuje, a z całkowitej szerokości wynoszącej 2,32 m w części mieszkalnej do dyspozycji pozostaje aż 2,02 m.

W kąciku kuchennym mamy do dyspozycji trzy ogromne szuflady o szerokości jednego metra, ale trzy pola grzewcze kradną powierzchnię roboczą niezbędną do przygotowywania posiłków, przydałoby się rozkładane przedłużenie blatu. Odległość między kącikiem kuchennym a łazienką jest wyjątkowo duża, bo wynosi 75 cm. A oba pojedyncze łóżka są bardzo długie, mierzą aż 2,05 i 2,1 m.

Bürstner to niemiecka marka, która jest szczególnie popularna we Francji. W tym kraju zwyczaje związane ze snem są inne, dlatego w ofercie Averso jest też kilka układów wnętrza z łóżkiem podwójnym. Najbardziej wyróżnia się wersja 485 TS z podwójnym łóżkiem umiejscowionym w przedniej części i panoramicznym oknem w prawej ścianie bocznej. Producent z Kehl w pierwszej dekadzie XXI w. wprowadził w przyczepie kempingowej łóżko opuszczane z sufitu, w które wyposażono modele Averso Plus. W wariantach 510 TK i 520 TL znajduje się ono nad tylną częścią wypoczynkową. Averso jest oferowane w czterech różnych długościach, obejmujących całą klasę siedmiometrową. W zależności od wersji zapewnia od czterech do siedmiu miejsc do spania i kosztuje od 126,6 do 168,8 tys. zł. Wygląda na to, że tym razem na rynku zostanie na dłużej.

TEKST: C. STEIGER, ZDJĘCIA: H. MUTSCHLER



DANE TECHNICZNE	BÜRSTNER
Długość/szerokość/wysokość	763/232/261 cm
Długość zabudowy zewnętrzna	634 cm
Długość zabudowy wewnętrzna	565 cm
Liczba miejsc leżących	4
Materiał nadwozia	GRP
Materiał zabudowy	GRP
Grubość ścian/dachu/podłogi	28/28/38 mm
Zawieszenie	wahacze wleczone
Masa/ładowność	1325/275 kg
Dopuszczalna masa całkowita (opc.)	2000 kg
Rozmiary łóżka (tył)	205x88 i 210x88 cm
Rozmiary łóżka (jadalnia)	205x145 cm
Pojemność zbiornika na wodę	44 l
Pojemność lodówki	131,5 l
Pojemność butli z gazem	2 x 11 kg
Ogrzewanie	gazowe Truma S 3004
Opony	185/70 R14
CENA*	**126 558 ZŁ**

* wszystkie ceny przeliczone z rynku niemieckiego przy kursie 1 euro – 4,22 zł

m | PODSUMOWANIE

+ Ponadprzeciętne stylistyka wnętrza, walory mieszkalne i jakość wykonania...

– ...niestety również cena

Nowe Bürstner Averso spełnia niemal wszystkie oczekiwania. Zawiedzeni mogą być chyba jedynie miłośnicy ciemnego drewna i pluszu.

eprasa.pl 7004d49b5e



W podstawowej wersji T 640 kosztuje 251 tys. zł, a First Edition to wydatek 292 800 zł.

Nowe wartości

Smukły model T 640 firmy Ahorn Camp prezentuje się dość niezwykle: za bazę wykorzystuje Renault i przyciąga wzrok eleganckim czarnym lakierem. W jego wnętrzu również nie brakuje nieszablonowych rozwiązań.

Niemiecka miejscowość Speyer jest dla branży kamperów trochę jak galicyjska wioska. To zasługa rodziny Reichmann, właścicieli firmy Ahorn Camp, która od lat podąża własną drogą. Od założenia w 1991 roku jej dewizą jest nieugiętość, co do dziś potwierdza wybór Renault Master jako jedynej bazy do zabudowy. Choć ten francuski samochód dostawczy ma ugruntowaną pozycję w segmencie pojazdów użytkowych, to na kempingach wciąż pozostaje rzadkością.

Z ogromną łazienką

Skłonność do indywidualizmu mają również niektórzy miłośnicy kempingu. Dlatego w Speyer opracowano układ wnętrza odpowiadający bardzo specyficznym potrzebom podróżujących par. W tym kompaktowym kamperze zaplanowano niezwykle przestronną łazienkę, w której nikomu nie grozi klaustrofobia. Nie ma w tym żadnej sztuczki, gdy tylnej części nie zajmuje żadne łóżko, wówczas nawet w kamperze o długości sześciu i pół metra nagle pojawia się naprawdę dużo miejsca.



Na rzucie widać, jak duże w porównaniu z resztą są łazienka i szafy w tylnej części T 640.

DANE TECHNICZNE	AHORN CAMP
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	**1997 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	**130 KM**/3500
Maks. moment obrotowy	**350 Nm**/1500
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	man./6-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	649/232/285 cm
Rozstaw osi	433 cm
Masa/ładowność	2957/543 kg
Liczba miejsc (siedzące/leżące)	4/2
Zbiorniki na wodę (czysta/szara)	90/80 l
Opony	215/75 R16
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	161 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	b.d.
Średnie zużycie paliwa	10,3 l/100 km
CENA	**251 000 ZŁ**

* wszystkie ceny przeliczone z rynku niemieckiego przy kursie 1 euro – 4,22 zł

m | PODSUMOWANIE

+ Przemyślane wnętrze, przestronna łazienka, wygodna obsługa, cena
− Trudny dostęp do łóżka

Wyjątkowy model, który na tle konkurencji wyróżnia nie tylko solidne wykonanie i nowoczesne technologie, ale również przystępna cena.

Już samo wejście do środka robi wrażenie. Nie ma potrzeby pokonywania dodatkowego stopnia, do strefy mieszkalnej prowadzą wygodne drzwi o szerokości 60 centymetrów. Wnętrze zachwyca przestronnością i nowoczesnym wystrojem. Duża ilość bieli i jasnych odcieni szarości tworzy chłodną, niemal loftową atmosferę. Ciemne powierzchnie o strukturze łupka wprowadzają kontrast, a zastosowane w kilku miejscach jasne drewno stanowi ciepły akcent. Przestronna część wypoczynkowa składa się z dwóch sof ustawionych naprzeciwko siebie. Dzięki składanym i wpinanym elementom można tu wygospodarować dwa dodatkowe miejsca z pasami bezpieczeństwa.

Centralnym punktem jest stół z przesuwanym blatem, który po rozłożeniu osiąga imponujące 85 na 80 centymetrów – wystarczających na solidną ucztę. Po złożeniu go do połowy szerokości tworzy się szerokie przejście do kokpitu, do którego prowadzi jeden stopień – uwaga, bo można się potknąć. Po obróceniu przednich siedzeń można tu usiąść także z gośćmi. Jest tu jednak tak ciasno, że trzeba wcześniej nieco uchylić drzwi. Niezbyt poręcznie usytuowano też hamulec ręczny, który znajduje się po prawej stronie kierowcy.

O ile salon i jadalnia są przestronne, to umiejscowiona z tyłu modelu T 640 kuchnia jest kompaktowa. Mamy tu dwupalnikową kuchenkę oraz przyjemnie dużą umywalkę, ale niewiele przestrzeni roboczej. Sprytnym rozwiązaniem jest pokrywa zlewu, która służy również jako deska do krojenia.

Wiele praktycznych detali

Ahorn Camp dba o detale. Świadczy o tym także listwa na ścianie w kuchni, która – jeśli mają na niej wisieć ręczniki – powinna być umieszczona nieco wyżej. Z tyłu, obok wejścia znajdziemy dużą, smukłą i wysoką lodówkę w matowej czerni. Ma pojemność 122 l, pomieści więc nawet duże zapasy, a dodatkowo oferuje 15-litrowy zamrażalnik. Za lodówką usytuowano dwa niezależnie wysuwane kosze cargo na puszki, przyprawy, sosy, oleje czy butelki – tak przechowywane są dobrze zabezpieczone przed wstrząsami w czasie jazdy, a jednocześnie pozostają łatwo dostępne po zatrzymaniu.

Przestronną łazienkę od części mieszkalnej oddzielają przesuwne drzwi. Po stronie pasażera znajduje się umywalka oraz elegancka toaleta Thetford, a po przeciwnej stronie – prysznic z dwuskrzydłowymi drzwiami uchylnymi. Jest on dość duży, choć miejsce w brodziku odczuwalnie ogranicza zabudowa nadkola. Łazienka zapewnia dużą swobodę ruchów, idealnie dużo miejsca do przebrania się i bezpośredni dostęp do dużych szafek i schowków w tylnej ścianie pojazdu. Na pokładzie nie ma jednak pełnowartościowego garażu – nie przewieziemy tu rowerów, zmieści się natomiast węższy sprzęt sportowy, taki jak narty, buty czy plecaki.

A jak się śpi bez stałego łóżka? Najpierw trzeba opuścić elektrycznie sterowane łóżko spod sufitu. Ma ono dwa metry długości i 140 cm szerokości w okolicy ramion – stopy muszą się zmieścić na 125 centymetrach. Leży się na nim wygodnie, ale dostęp za pomocą drabinki jest oczywiście utrudniony. Ponadto gdy łóżko jest opuszczone, nie można ani pod nim usiąść, ani skorzystać z drzwi wejściowych.

Wysokiej klasy wykończenie

Za to także ten wariant nowej generacji Ahorna przekonuje solidnym wykończeniem wysokiej jakości materiałami. To zresztą nie dziwi, bo pojazdy ze Speyer są obecnie produkowane w Toskanii, w nowoczesnej fabryce Laika, należącej do Grupy Erwin Hymer.

Nowe Renault Master doskonale wpisuje się w tę koncepcję: już podstawowy wariant ze 130-konnym silnikiem porusza się wyjątkowo lekko, a wersja z jednostką o mocy 170 KM (wymaga dopłaty 7150 zł) oraz automatyczną skrzynią biegów (wymaga dopłaty 8450 zł i jest dostępna tylko z mocniejszym silnikiem) to atrakcyjna i uczciwie wyceniona propozycja. Ponadto Renault Master spełnia już wiele przepisów, które zaczną obowiązywać latem 2026 roku. Ahorn Camp przekonuje także ceną: prezentowany model specjalny First Edition kosztuje niecałe 293 tys. zł.

TEKST: ALEXANDER KNOLL
ZDJĘCIA: CHRISTIAN HERB



Przestronne i jasne wnętrze, tu mieszka się naprawdę wspaniale.



Nad częścią wypoczynkową znajduje się podwieszone łóżko, które opuszcza się elektrycznie. Aby się na nie dostać, trzeba się wspiąć po drabince.



Przemyślany detal – pokrywa zlewu służy również jako deska do krojenia.



W tak przestronnej łazience nawet przebieranie się jest wygodne.

eprasa.pl 7004d49b5e



Przy wejściu znajduje się obrotowy, 22-calowy monitor, który jest elementem pakietu First Edition. Niestety, nie da się z niego korzystać z łóżka.



Po rozłożeniu i dołożeniu dodatkowych poduszek powstają dwa kolejne miejsca z pasami bezpieczeństwa.



Górne szafki wykonano wyjątkowo solidnie. Oświetlenie jest jasne, ale przyjemne.



Łazienka z czarną armaturą i nablatową umywalką wygląda elegancko i nowocześnie.



Gdy łóżko jest opuszczone do spania, do wnętrza można się jedynie wczołgać.



Za przesuwnymi drzwiami znajduje się przestronna łazienka z wieloma szafkami i dostępem do garażu.



Kokpit skierowano w stronę kierowcy. Ekran umiejscowiono na wysokości wzroku, a obsługa jest znakomita. Nowy Master to dopracowane auto.



Ahorn wyposaża każdy model T 640 w inteligentny system obsługi. Po prawej stronie lodówki są 2 kosze cargo, które pomieszczą wiele drobiazgów.







Typowo dla Renault poza wieloma schowkami mamy też różne gniazda ładowania. Z wersją First Edition markizę dostajemy w standardzie.



Renault Master wygląda zdecydowanie bardziej wyraziście niż jego poprzednik.

eprasa.pl 700

Trzeba zgodzić się na pewne kompromisy

Grand California to wielki, dobrze wyposażony, funkcjonalny i ogólnie wygodny kampervan. Co nie znaczy, że bez wad.

Volkswagen oferuje szeroką gamę różnych wersji pojazdów turystycznych opartych zarówno na kombivanie (Caddy California), jak i dwóch vanach – mniejszym Multivanie (California) oraz Crafterze (Grand California). Testujemy ten ostatni model, w wersji 600, czyli o długości 598,6 cm, który można prowadzić, posiadając prawo jazdy kategorii B.

Duża California robi wrażenie gabarytami, przede wszystkim wysokością, wynoszącą niemal trzy metry (a z dodatkową klimatyzacją je przekraczającą). To wprawdzie może powodować problem z przejechaniem autem w niskich miejscach, ale jednocześnie stanowi chyba o jednym z ważniejszych atutów tego modelu. Jest nim bardzo wysokie wnętrze, w którym swobodnie mogą się poruszać osoby o wzroście ponad 2 m. Wsiadanie przez szerokie boczne drzwi (ale ciężkie, bez elektrycznego wspomagania) nie nastręcza problemów dzięki elektrycznie wysuwanemu stopniowi. Wspomniana wysokość kabiny umożliwiła także zastosowanie łazienki o wymiarach 82 na 82 cm, w której znajdują się nie tylko składana umywalka i prysznic, ale też toaleta. Takie zaplanowanie wnętrza niesie jednak za sobą pewne konsekwencje – dolne łóżko, z założenia przeznaczone dla dorosłych, umieszczone jest w poprzek (ma wymiary 193 na 136 cm, a we fragmencie 154 cm). W efekcie osoby o wzroście ok. 190 cm nie mają specjalnie szansy wygodnie się na nim wyspać (ale niższe – już jak najbardziej tak). Ważne, że leżankę można składać, co ułatwia dostęp do części szafek w tylnej części kabiny. Drugie łóżko bardzo łatwo wysuwa się znad przedniej części wnętrza. Ma wymiary 160 cm (w małej części 190 cm) na 122 cm i najlepiej odnajdą się tam dzieci.

Grand California ma generalnie doskonale przemyślaną kabinę – dysponuje wygodną kuchnią, lodówką, sporym stołem i mnóstwem miejsca na przechowywanie np. ubrań czy różnych drobiazgów. Wszystko to sprawia, że aż trudno uwierzyć, jak po macoszemu potraktowano pasażerów kanapy. Jest ona niewielka (szer. 84 cm), twarda i ma zbyt pionowo umieszczone oparcie. Ciasno będzie na niej nawet niezbyt wyrośniętym dzieciom. Co ciekawe, mniejsza California (na bazie Multivana) ma komfortowe, oddzielnie regulowane siedzenia. Za to z przodu siedzi się rewelacyjnie – fotele są bardzo wygodne, a miejsca jest mnóstwo.

Kierowca od razu polubi Grand Californię – auto prowadzi się lekko i jest stabilne także na autostradzie (ponadto sprawnie się nim manewruje), a silnik zapewnia wystarczającą dynamikę i niewygórowane spalanie (śr. 10,4 l/100 km). Czasami przeszkadza jedynie dość sztywne zestrojenie zawieszenia.

TEKST: A. SZCZEPANIAK
ZDJĘCIA: A. MIKUŁA





Składane kempingowe krzesła mocuje się na drzwiach.



Przy tak dużych gabarytach i kiepskiej widoczności do tyłu kamera cofania okazuje się nieoceniona (jest opcją).

W ramach ostatniej modernizacji centralny ekran (działa szybko i ma modeli marki. Niestety przy okazji



Znakomite fotele – obszerne, porządnie tapicerowane, z dużym zakresem regulacji i podłokietnikami.



Mimo wyjątkowo dużej powierzchni bocznej Grand California nie jest bardzo podatna na podmuchy bocznego wiatru.



Grand California otrzymała duży dobrą jakość) znany z osobowych pozbyto się panelu klimatyzacji.



Lekko poszerzone boki auta pozwoliły na umieszczenie łóżka w poprzek. Jest ono wygodne, ale nieco za krótkie dla wysokich osób.



Górne łóżko to miejsce dla dzieci, ale nawet im będzie przeszkadzać niewielka, wynosząca 48 cm, wysokość nad nim.



Mnóstwo miejsca do przechowywania: 7 zamykanych półek oraz dodatkowe trzy szafki na podłodze.



Na górne łóżko wchodzi się po zdejmowanej drabince. Warto być dość zwinnym.



Do seryjnego wyposażenia należą lodówka (70 l) z zamrażarką, dwupalnikowa kuchenka gazowa i zlewozmywak.



Dużym plusem Grand Californii jest łazienka z prysznicem, umywalką oraz toaletą. Potężniejszym osobom będzie tu ciasno.





Duża wada – mała, twarda i nieregulowana kanapa. Dorośli będą tu cierpieć.



Demontowany stolik oraz obracane fotele pozwalają np. na spożycie posiłku czterem osobom.





Rozsuwane moskitiery pozwalają cieszyć się świeżym powietrzem w kabinie bez konieczności walki z uciążliwymi owadami.

DANE TECHNICZNE	VOLKSWAGEN
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	**1968 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	**163 KM**/3600
Maks. moment obrotowy	**410 Nm**/1500
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	aut./8-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	599/204/297 cm
Rozstaw osi	364 cm
Masa/ładowność	3106/394 kg
Poj. zb. na wodę czystą/brudną	110/90 l
Pojemność zbiornika paliwa	75 l (ON)
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	158 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	b.d.
Średnie zużycie paliwa	b.d.
Zasięg (przy spalaniu testowym)	720 km
CENA	**391 140 ZŁ**

m | PODSUMOWANIE

+ Pełne wyposażenie kempingowe, bardzo wysokie wnętrze, pewne prowadzenie

− Mała ładowność, niewygodna kanapa z tyłu, niezbyt duże łóżka, niemiły zapach plastików

To paradoks, ale ten wielki kampervan przypadnie do gustu przede wszystkim niezbyt wysokim osobom.

eprasa.pl 7004d49b5e

Klasa S wśród kamperów

Czy vany z podnoszonym dachem, takie jak Mercedes Marco Polo, to uniwersalne pojazdy na co dzień i krótkie wakacyjne wypady? Czy może plasują się gdzieś pomiędzy różnymi opcjami kempingowymi?



Klasę V 300 d Marco Polo można doposażyć w napęd 4x4, ale podnosi to jeszcze cenę o 21 530 zł.

Samochód, który sprawdzi się na co dzień, ma rozsądne wymiary i zapewni odrobinę kempingowej przygody: van z podnoszonym dachem, taki jak VW California czy Mercedes Marco Polo, to częste marzenie rodzin – i niestety nietanie. Zanim wydasz grubo ponad 400 tys. zł lub przekonasz się, że służbowy samochód przestaje się opłacać przez koszty związane z prywatnym użytkiem, warto sprawdzić, czy taki van to rzeczywiście spełnienie marzeń. A może lepiej wrócić do namiotu...

Nadszedł czas na redakcyjny test, który zaczyna się dobrze: jedenastoletnia córka jest zachwycona i najchętniej już pierwszą noc tuż przed domem spędziłaby w podnoszonym dachu. „Otwory z zamkiem błyskawicznym zapewniają dopływ świeżego powietrza, są też lampki do czytania, kieszenie z siatki i gniazda USB do ładowania telefonu komórkowego... a materac o grubości pięciu centymetrów spoczywa na stelażu talerzowym z listwami", dodaję, ale w odpowiedzi otrzymuję tylko spojrzenie pełne znaków zapytania. „Jest bardzo przytulnie, jeśli to masz na myśli". Mam. Pomijam jednak fakt, że inni producenci oferują prawdziwe okna, podczas gdy w Marco Polo widok zawsze przysłania nieprzezroczysta moskitiera.

Relaksująca jazda

„Musicie spać na dole", pada polecenie. Najpierw czeka nas jednak pierwszy etap podróży. A klasa V Marco Polo prowadzi się zaskakująco dobrze: dysponuje wysokim momentem obrotowym, na długich odcinkach oszczędnie obchodzi się z paliwem i świetnie sobie radzi zarówno na wyboistych drogach krajowych, jak i gładkich autostradach. Na wysoki komfort składa się też płynnie działająca dziewięciostopniowa automatyczna skrzynia biegów, a 2-litrowy turbodiesel o mocy 237 KM, zależnie od potrzeby, dynamicznie przyspiesza lub bezgłośnie toczy pojazd o masie ponad 2,5 t, zamieniając go w przytulny kokon.

Podczas gdy konkurencja ze znaczkiem VW jest ceniona za wrażenia przypominające jazdę „busem" i wysoko umieszczone siedzisko, to klasa V urzeka charakterem zbliżoną do auta osobowego, niską pozycją za kółkiem i neutralnym prowadzeniem. Wybór to kwestia preferencji, bo obie koncepcje mają swój niezaprzeczalny urok.

Uzupełnienie kampera

Model Multitinker (dostępny od 29 799 zł) niemieckiej marki Riese & Müller to elektryczny rower cargo, który bez problemu zmieści się na tylnym bagażniku kampera. Ze względu na rozstaw osi wynoszący 1305 mm i małe, 20-calowe koła pasuje do typowych uchwytów rowerowych. Dzięki regulacji siodełka oraz mostka rower można łatwo dopasować do wzrostu użytkownika (od 1,5 do 2 m) oraz do jego wymagań – od sportowej po komfortową jazdę. Różne zestawy i dodatki sprawiają, że Multitinkerem można przewozić dzieci lub zakupy.





Elektryczny rower typu cargo idealnie nadaje się do poruszania się po kempingu lub na dalsze wycieczki.

DANE TECHNICZNE	MERCEDES
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	1950 cm³
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	237 KM/4200
Maks. moment obrotowy	500 Nm/1600
Napęd	tylny
Skrzynia biegów	aut./9-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	514/193/198 cm
Rozstaw osi	320 cm
Masa/ładowność	2543/557 kg
Miejsca siedzące/leżące	4/4
Poj. zbiornika paliwa	70 (ON)
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	220 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	7,4 s
Średnie zużycie paliwa	7,8 l/100 km
Zasięg	900 km
CENA	**443 492 ZŁ**

m PODSUMOWANIE

+ Wysoki komfort jazdy, świetne osiągi, poziom wykonania, możliwości konfiguracji

– Ograniczona funkcjonalność, cena

Mercedes wśród kamperów – luksusowy, ale tylko dla dwóch osób, a przy tym piekielnie drogi.

cprasa.pl 7004d49b5e

TEST Mercedes V 300 d Marco Polo





Eleganckie wnętrze nie ma w sobie nic z atmosfery vana – klasa V to prawdziwy Mercedes. Obsługa za pomocą ekranu dotykowego i analogowych przełączników.

Dwupalnikowa kuchenka, 40-litrowa lodówka i nieduża umywalka – mały aneks kuchenny sprawdza się całkiem dobrze.

Regulacja zawieszenia pneumatycznego to luksus, z którego nie chce się rezygnować.



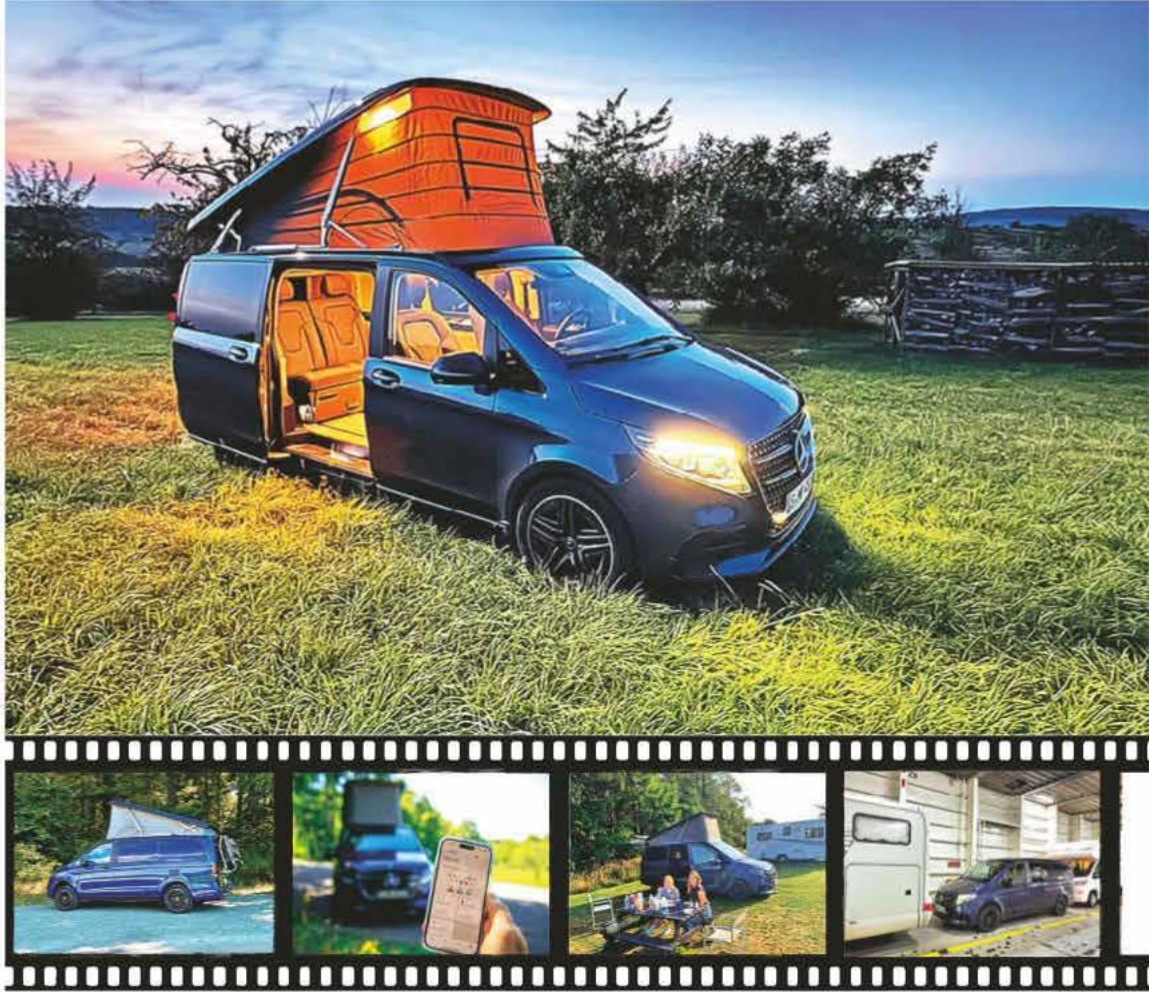


Dzięki elastycznym sprężynom łóżko w podnoszonym dachu jest całkiem wygodne. Otworów z moskitierami nie da się całkowicie otworzyć



eprasa.pl 7004d49b5e

Mercedes Marco Polo z podnoszonym dachem i pakietem AMG to propozycja bliższa luksusowemu biwakowaniu niż romantyce klasycznego „ogórka”





Automatyczne poziomowanie na pochyłych miejscach parkingowych oraz wygodne zdalne sterowanie za pomocą aplikacji. Kompaktowe Marco Polo zmieści się na parkingach wielopoziomowych i pokładach promów, ale do biwakowania nadaje się tylko przy dobrej pogodzie.

Podróżujący Marco Polo niekoniecznie wybiera wymagające rezerwacji kempingi z animacjami dla dzieci, woli raczej ustronne zakątki na łonie natury. Ale oczywiście znów dostępne jest tylko miejsce na dość stromym zboczu. To jednak nie problem, bo dzięki pneumatycznemu zawieszeniu Marco Polo można bardzo wygodnie wypoziomować: zapomnij o mozolnym manewrowaniu klinami, wystarczy nacisnąć przycisk – sąsiedzi w „buliku” patrzą na nas z zazdrością. Kolejnym znakomitym rozwiązaniem jest możliwość wyłączenia ogrzewania czy uruchomienia lodówki za pomocą aplikacji, więc można to zrobić podczas wędrówki lub w środku nocy, na wpół śpiąc. Na smartfonie można także sprawdzić poziom wody czy naładowania akumulatora. A nawet włączyć nastrojowe oświetlenie, w którym wytrzymała winylowa podłoga prezentuje się jeszcze efektowniej.

Nadchodzi pierwsza noc na kempingu, a poranek przynosi mieszane wrażenia. Upolowane nocą komary pozostawiły jaskrawoczerwone plamki w jasnym, luksusowym wnętrzu kampera, a młoda dama w przewiewnej kabinie na dachu najpierw się pociła, a później marzła i od teraz woli spać już tylko na dole. Ale dolne łóżko, w które po naciśnięciu przycisku przekształca się kanapa, mimo trzycentymetrowej nakładki na materac, budzi skrajne emocje: królowa cieszy się z bardzo udanego snu, podczas gdy nadworny błazen narzeka na obolałe stawy i skrzypiące kości.

Kompromis mile widziany

Jednomyślność panuje tylko w kwestii oceny fazy dzielącej sen od pierwszej filiżanki kawy. Aby na dole dało się poruszać w wyprostowanej pozycji, konieczne jest złożenie łóżka w podnoszonym dachu, a to wymaga wyprowadzenia młodej damy. Na dole, by zapewnić sobie swobodę ruchu i dostać do szuflady pod dwupalnikową kuchenką, także trzeba złożyć łóżko, czyli z powrotem zamienić je w kanapę i przesunąć do tyłu. Siedzimy więc pośród kołder, zwiniętego materaca, sterty ubrań, książek i kabli do ładowania, a w kokpicie piętrzą się wilgotne ręczniki i prowizorycznie ułożone torby podróżne.

Z gotowaniem i zmywaniem radzimy sobie całkiem nieźle, ale ścielenie łóżek i sprawne ogarnianie całego podróżnego dobytku wymaga jeszcze wprawy. Co nas najbardziej zaskoczyło? Marco Polo bez problemu mieści się na bezpłatnym wielopoziomowym parkingu w londyńskim centrum handlowym. Najgorszym punktem wycieczki okazała się natomiast głośna impreza rockowa organizowana przez angielski klub kręglarski na wiejskim kempingu następnej nocy. Ale na to Mercedes nie miał już żadnego wpływu...

Jeśli podróżujemy we dwoje, Marco Polo zapewni elastyczność i wygodne podróżowanie, a klasa V z podnoszonym dachem jest wówczas ciekawą alternatywą dla samochodu osobowego. W przypadku większej liczby pasażerów o prawdziwym kempingowym komforcie można zapomnieć, bo robi się ciasno, a swoboda ruchów staje się bardzo ograniczona.

TEKST: J. RIEGSINGER
ZDJĘCIA: H. MUTSCHLER

eprasa.pl 7004d49b5e

Jacht na kołach

Fendt Diamant 650 to największa i najbardziej luksusowa przyczepa kempingowa bawarskiej marki. Jej rozwój ma charakter ewolucyjny i właśnie to cenią nabywcy.



Kto wydaje 253 200 złotych na przyczepę kempingową? Firma Fendt sprzedaje rocznie czterocyfrową liczbę takich luksusowych przyczep, które po dodaniu kilku opcji z listy wyposażenia mogą kosztować nawet 295 400 zł i więcej. Czy na topowy model o błyskotliwej nazwie Diamant mogą sobie pozwolić tylko zamożni, ekscentryczni emeryci? „To zależy od kraju" – wyjaśnia dyrektor marketingu, Thomas Kamm. „Niemieccy nabywcy mają zazwyczaj ponad 55 lat, ale we Francji Diamant jest również popularny wśród młodszych klientów, a nawet młodych rodzin". Luksusowa przyczepa kempingowa musi więc podążać z duchem czasu – choć bardzo ostrożnie, bo jej nabywcy wolą zmiany wprowadzane małymi krokami.

Dlatego w modelu z 2026 roku projektanci pozostawili nieco staroświecki wygląd zewnętrzny z poszyciem z blachy młotkowanej oraz podłogę typu sandwich z drewnianym rdzeniem. Dopracowano oczywiście szczegóły, choć dostrzegą to tylko znawcy. Co jednak ważniejsze, ta ekskluzywna przyczepa kempingowa po raz pierwszy od lat stanie się bardziej przystępna cenowo: podstawowa wersja Diamanta z roku modelowego 2026 ma kosztować niecałe 211 000 zł. A ponieważ producent taki jak Fendt nie może oszczędzać na jakości, na życzenie klienta w miejsce drogiego ogrzewania wodnego Alde montuje klasyczny system gazowy Truma Combi 6. To idealne rozwiązanie dla miłośników letniego karawaningu, które pozwala zaoszczędzić 10 550 zł. Jednocześnie liczba wersji Diamanta rośnie z trzech do sześciu, co sprawia, że początkującym jest się jeszcze trudniej w nich połapać. Co ciekawe, cyfry w nazwie modelu nie mają nic wspólnego z wymiarami przyczepy: Diamant 560 ma 7,71 m długości, a wariant 650 osiąga imponujące 8,6 m. I to właśnie ten model Fendt udostępnił nam jako pierwszy z gamy na 2026 rok.

Ogromna przestrzeń

Nie trzeba wiedzieć, że dywan ma teraz o kilka milimetrów wyższy włos, diody LED w górnych szafkach są jeszcze odrobinę bardziej eleganckie, a ciemne drewniane dekory są w kolorze Catania Oak, bo duży Diamant to przede wszystkim bardzo przemyślana koncepcja. Ilość miejsca robi wrażenie nawet na właścicielach kamperów, którzy nie chcą holować dwutonowego pojazdu z podwójną osią. Długi przedział wygląda niczym apartament lub część mieszkalna znacznie cięższego domu na kołach. Wysokość wynosząca 1,98 m nie imponuje, za to wnętrze ma aż 2,4 m szerokości. W środku nie robi się ciasno nawet, gdy przebywają tu cztery osoby, choć w rzeczywistości przyczepa przeznaczona jest dla pary. Przejście między kącikiem kuchennym a lodówką o pojemności 200 litrów ma prawie metr szerokości.

Wszystko jest tu nieco bardziej luksusowe. Wrażenie robią zarówno część wypoczynkowa z tapicerką z rdzeniem sprężynowym, jak i niezwykle grube, siedmiostrefowe materace piankowe umieszczone na dwóch stelażach pojedynczych łóżek. W razie potrzeby można je ze sobą połączyć za pomocą

eprasa.pl 7004d49b5e



Przytulnie urządzona tylna część przyczepy Fendt Diamant zapewnia wystarczająco dużo przestrzeni, żeby pomieścić także gości.



Po połączeniu ze sobą obu łóżek pojawia się możliwość spania w poprzek.





Flagowy model Fendta zapewnia swoim użytkownikom prawdziwą łazienkę o wcale niemałych rozmiarach – 160 na 85 cm.



Do dyspozycji właścicieli oraz ich gości jest również przestronna kabina prysznicowa ze stosunkowo głębokim brodzikiem.



Elegancka kuchnia oferuje niewielką przestrzeń roboczą na dwóch blatach umieszczonych na różnych wysokościach.

wysuwanego łącznika i kilku poduszek, tworząc w ten sposób łoże typu king size o powierzchni prawie pięciu metrów kwadratowych. Nawet dodatkowe miejsce do spania, które powstaje poprzez rozłożenie kanapy, jest większe niż większość podwójnych łóżek spotykanych w kamperach.

Cena luksusu

Tak ogromna przestrzeń mieszkalna nie może być jednak lekka. Nawet bez typowych dodatków, takich jak klimatyzacja dachowa (33 kg, 13 842 zł dopłaty), markiza (48 kg, 7520 zł) czy wzmocnione podwozie (47 kg, 4494 zł) duży Diamant waży niemal dwie tony. Ale jest to jedna z cech, którą kupujący szczególnie cenią, bo także w roku modelowym 2026 producent nie idzie na żadne kompromisy typowe dla nowoczesnych, lekkich konstrukcji. Blat stołu jadalnego to oczywiście tylko imitacja marmuru, ale i tak może zaskoczyć jego ciężar. Nawet fronty szafek bardziej przypominają ekskluzywną zabudowę niż standardowe meble kempingowe, a każdy z nich zamocowano trzydziestoma śrubami. Dźwięk zatrzaskiwanych drzwi przywodzi na myśl klasyczną klasę S z serii W126, dobrze znaną miłośnikom aut zabytkowych.

Być może nie jest to na czasie, podobnie jak wysokiej klasy gramofon czy buty szyte na miarę, i być może model Fendta Diamanta będzie można kiedyś zamówić w katalogu z luksusowymi dodatkami. Co przynajmniej daje odpowiedź na pytanie, kto wydałby 253 200 zł na przyczepę kempingową.

TEKST: C. STEIGER, ZDJĘCIA: H. MUTSCHLER, FENDT



Lodówkę o pojemności 200 l ustawiono naprzeciwko aneksu kuchennego.

DANE TECHNICZNE	FENDT
Długość/szerokość/wysokość	860/250/260 cm
Długość zabudowy zewnętrzna	746 cm
Liczba miejsc leżących	4-5
Materiał (ściany boczne)	alumin. z izolacją EPS
Materiał (przód i tył)	blacha
Materiał (dach/podłoga)	alumin. lub GRP/sklejka
Grubość ścian/dachu/podłogi	47/39/31 mm
Zawieszenie	wahacze wleczone
Masa/ładowność	1901/299 kg
Dopuszczalna masa całkowita (opc.)	2800 kg
Rozmiary łóżka (tył)	2 x 205-240x90 cm
Rozmiary łóżka (jadalnia)	224x156-182 cm
Pojemność zbiornika na wodę	45 l
Pojemność zbiornika na ścieki	24 l (przenośny)
Pojemność lodówki	200 l
Ogrzewanie	gazowe Truma Combi 6
Opony	195/65 lub 215/70 R15
CENA*	231 470 ZŁ

* wszystkie ceny przeliczone z rynku niemieckiego przy kursie 1 euro – 4,22 zł

m | PODSUMOWANIE

+ Elegancki, klasyczny design, przemyślane, bardzo przestronne wnętrze, duża ilość miejsca do spania, odczuwalna jakość

– Wysoka cena, znaczna masa

Nie trzeba lubić marmuru, aby docenić kunszt Diamanta. Ta przyczepa dla wymagających to klasa sama w sobie.

eprasa.pl 7004d49b5e

Ciekawy przepis na niezależność

Dacia Jogger z pakietem Sleep to sposób, by wybrać się w długą podróż, cieszyć się swobodą i nie stracić fortuny.

Od czasu pandemicznych problemów z dostępnością bazy hotelowej moda na wszelkiego rodzaju kampery przybiera na sile. Najprostszym, a zarazem najtańszym przepisem na zbudowanie samochodu rekreacyjnego jest wyposażenie przestronnego modelu w boks stanowiący podstawę dla materaca, a jednocześnie schowek dla kempingowego ekwipunku.

Choć w Polsce takie rozwiązania dopiero zdobywają popularność, to istnieją rynki, na których udało się im już dobrze zakorzenić. Przykładem jest Islandia. W tamtejszych wypożyczalniach można bez trudu znaleźć Dustera lub Dokkera z prostą zabudową kempingową. Teraz powoli dołącza do nich Jogger z zabudową kempingową.

Kompaktowe kombi z Rumunii zaczęło być oferowane w uterenowionej wersji Extreme, co w połączeniu z 20 cm prześwitu (mają go wszystkie wersje) oraz pakietem Sleep czyni z Joggera ciekawą propozycję dla osób, które lubią wycieczki w nieznane, a jednocześnie liczą się ze swoimi pieniędzmi.

Pięcioosobowy Jogger w wersji Expression z fabryczną instalacją LPG, klimatyzacją i systemem multimedialnym to wydatek 82 050 zł. Wybierając topowy wariant Extreme z miejscami dla siedmiu osób oraz kompletem opcji – włącznie z tymi biwakowymi, nie przekroczymy 120 tys. zł. W efekcie trudno wskazać bezpośrednich rywali Joggera. Oczywiście atrakcyjna cena nie wzięła się znikąd. Materiały i sposób wykończenia, rozbudowanie elektroniki czy dostępność systemów wsparcia kierowcy nie pozwalają zapomnieć, że mamy do czynienia z budżetowym samochodem. Całość została jednak podana w taki sposób, że Jogger nie odpycha. Wręcz przeciwnie. Design nadwozia przyciąga wiele zaciekawionych spojrzeń, a kokpit ma ciekawe wzornictwo, a do tego jest ergonomiczny.

Wspomniany zestaw kempingowy składa się z trzech elementów, które można zamówić osobno, także do dowolnego Joggera. Wkładany do bagażnika boks z materacem (190 cm długości, do 130 cm szerokości) wyceniono na 9788 zł, dopinany do klapy namiot – 1629 zł, a zasłony szyb – 879 zł.

Rozłożenie materaca jest kwestią dwóch minut. Po skończonej podróży boks ważący ok. 50 kg można wyjąć z bagażnika, odzyskując przestrzeń na ładunek czy ponowne zamontowanie foteli trzeciego rzędu.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK
ZDJĘCIA: KACPER SZCZEPAŃSKI, AUTOR



System multimedialny nie przytłacza nadmiernym rozbudowaniem, a duże ikony ułatwiają obsługę.



Fotele wersji Extreme zostały pokryte łatwym w czyszczeniu i przyjemnym w dotyku materiałem MicroCloud.



By móc rozłożyć drewniany stelaż pod przesunąć do przodu. Przestrzeń między szybko docenimy uchylne okna – by je





Fizyczne przyciski oraz pokrętła do obsługi kluczowych funkcji auta na tle dzisiejszych, dotykowych rozwiązań, robią bardzo dobre wrażenie.







materac, trzeba złożyć drugi rząd siedzeń, a fotele pierwszego materacem i podsufitką jest wysoka na 60 cm. Na kempingu otworzyć, nie trzeba włączać zapłonu.



Przeznaczona do jazdy w trudniejszych warunkach funkcja Extended Grip hamuje nadmiernie buksujące koło.





Dacia przygotowała komplet zasłon dla wszystkich szyb. Zostały dopasowane do ich kształtu, więc dobrze izolują od świata.



Namiot można dokupić niezależnie od modułu z materacem. Kto chce, może więc go połączyć np. z namiotem dachowym innej firmy.



Przestrzeń wewnątrz boksu ma 220 l pojemności. Na dłuższe wakacje kempingowym Joggerem raczej trzeba pojechać więc z boksem na dachu.

DANE TECHNICZNE	DACIA
Silnik	bezynowy, turbo
Pojemność skokowa	**999 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R3/12
Moc maksymalna (LPG)	**122 KM**/4500
Maks. moment obrotowy (LPG)	**197 Nm**/1750
Maks. moc/moment obr. (benz.)	**114 KM/190 Nm**
Napęd; skrzynia biegów	przedni; man./6-bieg.
Dług./szer./wys./rozstaw osi	455/178/163/290 cm
Średnica zawracania	11,7 m
Masa/ładowność	1292/453 kg
Pojemność bagażnika (min./maks.)	708/1819 l
Pojemność zbiornika benzyny	50 l (Pb 95)
Pojemność zbiornika LPG	40 l
Opony	205/60 R16
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna (benz./LPG)	180/180 km/h
Przysp. 0-100 km/h (benz./LPG)	11,9/10,9 s
Średnie zużycie paliwa (benz./LPG)	5,8 (7,3) l/100 km
Zasięg (benz./LPG)	860/540 km

m | DANE TESTOWE*	
Przyspieszenie 0-50 km/h	**4,5** s →
Przyspieszenie 0-100 km/h	**13,1** s →
Elastyczność 60-100 km/h (4. bieg)	**9,3** s →
Hamowanie 100-0 km/h (zimne)	**36,7** m →
Hamowanie 100-0 km/h (ciepłe)	**37,2** m →
Poziom hałasu przy 50 km/h	**55,4 dB** →
Poziom hałasu przy 100 km/h	**64,6 dB** →
Rzeczywista prędkość[1]	**96** km/h
Liczba obrotów kierownicą	**3,2**
Testowe zużycie LPG[2]	**9,4/7,2/8,3**
Rzeczywisty zasięg (benz/LPG)	**740/480 km**

WYPOSAŻENIE/CENY	DACIA
Model	Jogger
Wersja	1.0 Eco-G Extreme
Poduszki czoł./bocz./kurt./centr.	●/●/●/–
Asyst. pasa ruchu/martwego pola	●/●
Asyst. znaków/zapobieg. kolizji	●/●
Klimatyzacja aut. 1-/2-strefowa	●/–
Tempomat/ładowarka ind.	●/●
Nawigacja/kamera cofania	○ (1600)/●
Czujniki parkowania t./ p. i t.	●/●
Alum. felgi 16"/lakier metalik	●/○ (2700)
Cena wersji podstawowej[3]	**89 900 zł**
CENA	**107 896 ZŁ**

* dane testowe starszej wersji o mocy 100 KM; [1] przy wskazaniu 100 km/h; [2] miasto/trasa/cykl mieszany (l/100 km); wynik na tle segmentu: ↗ dobry → przeciętny ↘ słaby; ● standard; ○ opcja (cena w zł); – niedostępne; [3] z tym samym silnikiem

CENA NA TLE KONKURENTÓW



89 900 zł
Dacia Jogger 1.0 Extreme 5 os.
122 KM, 0-100: 10,9 s



104 400 zł
Kia Ceed Kombi 1.5 T-GDI M
140 KM, 0-100: 9,5 s



117 100 zł
Seat Leon ST 1.5 TSI Style
115 KM, 0-100: 10,7 s

Jogger to zarazem uterenowione, jak i budżetowe kombi, co sprawia, że trudno wskazać bezpośrednich rywali. Oficjalna kempingowa zabudowa to ewenement.

m | PODSUMOWANIE

✚ Atrakcyjna cena, niskie koszty tankowania LPG, ergonomia wnętrza

– Niezbyt duża ilość miejsca na bagaż, gdy w aucie znajduje się boks

Jogger z pakietem kempingowym nie kosztuje fortuny, a daje poczucie niezależności. Namiot i boks są dopracowane.

eprasa.pl 7004d49b5e

W drogę z Nextem



Fendt swoją nową marką zamierza namieszać na rynku budżetowych przyczep kempingowych: Next 380 stawia na jakość i minimalizm w rozsądnej cenie.

Niedroga przyczepa kempingowa wcale nie musi prezentować się nudno. W przeciwieństwie do swoich kosztownych odpowiedników ta ma poszycie z gładkiej, a nie młotkowanej blachy oraz czarne aluminiowe obręcze kół, za które producent nie pobiera żadnej dodatkowej opłaty. Nowy Next 380 w pewnym stopniu nawiązuje nawet do stylistyki retro: zadziornie ścięta tylna partia oraz podwójne załamanie linii dachu przypominają lekkie przyczepy kempingowe z lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku, a Next jest rzeczywiście wytworem producenta z tradycjami.

Jeszcze do niedawna Fendt interesował się lekkimi konstrukcjami i minimalizmem mniej więcej tak, jak właściciel kempingu surową dyscypliną wobec dzieci. „Musieliśmy się przełamać – i to w co najmniej trzech obszarach", twierdzi dyrektor marketingu firmy, Thomas Kamm. Dzięki temu Next może być niezależną marką, skierowaną do nowego pokolenia miłośników kempingu, a nie kolejną przyczepą dla wielbicieli ciemnego drewna i błyszczącego marmuru.

Oczywiście chodzi o pieniądze. Nawet w pełni wyposażony model Next 380 wymaga wydania tylko nieco ponad 84 400 zł, mieści się więc w budżecie wielu rodzin. Taka przyczepa nie może również dużo ważyć, bo zazwyczaj jest holowana przez samochód kompaktowy, a coraz częściej przez taki z napędem elektrycznym. Nie może być jednak zbyt mała – nowicjusze karawaningu mogą zrezygnować z różnych bajerów, ale nie z możliwości swobodnego poruszania się we wnętrzu przyczepy. Next musi zachować również dystans do Apero, popularnej gamy klasy średniej, którą Fendt zaprezentował zaledwie trzy lata temu.

Postawiono na sprawdzony, klasyczny układ wnętrza – najwyraźniej młodzi kempingowicze nie oczekują rewolucyjnych zmian w tym zakresie. Z tyłu, tuż przy wejściu, znajdują się dwie dosyć wąskie sofy, zapewniające wygodne warunki raczej dla dwóch niż czterech osób. Ich obicie okazuje się jednak komfortowe. Po przearanżowaniu części wypoczynkowej powstaje duże dodatkowe łóżko, które bez problemu pomieści jedną wysoką osobę lub dwoje dzieci. W tylnej części przyczepy jest również jasno, o odpowiedni dostęp światła i powietrza dbają tu trzy duże okna.

Do wrażenia przestronności przyczyniają się oczywiście wymiary wnętrza modelu Next 380: 2,02 m szerokości oraz 1,95 m wysokości. Nawet większe przyczepy marki Fendt nie oferują użytkownikom wyraźnie większej ilości miejsca.

Przejście między usytuowanym po lewej stronie aneksem kuchennym a stojącą naprzeciw, mieszczącą 90 litrów lodówką ma solidne 90 cm szerokości i jest niemal tak swobodne jak w luksusowym modelu Fendt Diamant. Dodatkowo Next zapewnia więcej powierzchni roboczej w kuchni. Dopiero w części sypialnianej widać, że nawet projektanci Fendta nie są cudotwórcami: podwójne łóżko ma co prawda aż 2,02 m długości, ale maksymalnie tylko 1,33 m szerokości, w końcu trzeba było pozostawić trochę miejsca na łazienkę. Ta ostatnia jest jednak tak przestronna, że zmieściła się w niej nawet toaleta Dometic o szerokości 67 cm.

Next 380 najlepiej nadaje się dla osób szczupłych, singli i zakochanych par. I nie ma w tym nic złego, o ile nabywca jest na to przygotowany. Tradycjonaliści mogą mieć zastrzeżenia do dużej liczby otwartych półek, ale rezygnacja z drzwiczek przyczyniła się do osiągnięcia rekordowo niskiej masy własnej przyczepy wynoszącej zaledwie 795 kg. Z funkcjonalnych ustępstw należy wymienić brak okna w kuchni i w łazience, w tej drugiej wentylację zapewnia jedynie wywietrznik dachowy

eprasa.pl 7004d49b5e





Wcale nie taki budżetowy: poszycie z gładkiej blachy i aluminiowe felgi w standardzie.



NEXT

Nowa marka debiutuje przyczepą w jednym układzie przeznaczonym dla niedużej rodziny.



Rezygnacja z drzwiczek w szafkach pozwoliła utrzymać masę przyczepy w ryzach. Przemyślana koncepcja Next 380 pokazuje, że minimalizm wcale nie musi oznaczać większych wyrzeczeń. Choć jest jeden wyjątek...



...otóż by wygodnie korzystać z przestrzeni pod łóżkiem, trzeba zamówić opcjonalną klapę serwisową.

DANE TECHNICZNE	NEXT
Długość/szerokość/wysokość	588/219/259 cm
Długość zabudowy (zewnętrzna)	460 cm
Liczba miejsc leżących	3
Materiał (ściany boczne i dach)	blacha aluminiowa
Materiał (przód i tył)	blacha
Materiał (podłoga)	sklejka
Grubość ścian/dachu/podłogi	31/31/37 mm
Zawieszenie	wahacze wleczone
Masa/ładowność	795/205 kg
Dopuszczalna masa całkowita (opc.)	1100-1300 kg
Rozmiary łóżka (przód)	202x95-133 cm
Rozmiary łóżka (jadalnia)	201x85-96 cm
Pojemność zbiornika na wodę	25 l
Pojemność lodówki	90 l
Pojemność butli z gazem	5 kg
Ogrzewanie	gazowe Truma Var. Comf.
Opony	185/70 R13
CENA*	**79 758 ZŁ**

* wszystkie ceny przeliczone z rynku niemieckiego przy kursie 1 euro – 4,22 zł

m | PODSUMOWANIE

- ✚ Ciekawy wygląd, przestronne wnętrze, niska masa, niezła jakość, atrakcyjna cena
- ▬ Dużo otwartych półek, wąskie łóżka, brak okien w kuchni i łazience

Next 380 to przemyślana koncepcja. Postawiono na piękną prostotę, nie rezygnując z jakości ani przestrzeni.

eprasa.pl 7004d49b5e



Kompaktowy aneks kuchenny z dużą powierzchnią roboczą i pojemnymi szufladami.



Lekka konstrukcja jest wyczuwalna w dotyku, ale wykończenie robi równie solidne wrażenie jak w droższych modelach macierzystej marki.



W przedniej części przyczepy umieszczono długie na ponad 2 metry, ale dość wąskie (133 cm) podwójne łóżko. Duże okno zapewnia dobry widok.

typu „grzybek". Jeśli nabywca Nexta oszczędzi na dopłacie za klapę serwisową, załadunek i rozładunek dużej powierzchni bagażowej pod łóżkiem szybko stanie się uciążliwy. Klapa jest dostępna w wycenionym na 5866 zł pakiecie, który obejmuje też zwiększenie dopuszczalnej masy całkowitej do 1,1 t oraz bagażnik rowerowy.

Być może to się jeszcze zmieni, bo w siedzibie głównej w niemieckim Mertingen reagują szybko i przed wprowadzeniem gamy Next dodali jeszcze zaczep stabilizujący, wymagający dopłaty 1810 zł. Poza tym przyczepie Next niczego nie brakuje. Zainstalowano w niej na przykład aż osiem portów USB. Fendt nie oszczędzał także na jakości: choć uchylne fronty szafek wydają się lekkie jak piórko, to zamykają się równie płynnie i miękko jak w Apero oraz większych modelach. Wynika to z faktu, że zastosowano w nich te same zawiasy. Większej różnicy nie odczujemy nawet, gdy przesuniemy opuszkami palców po okleinie imitującej drewno.

W Fendt przeczuwają, że to może być początek dużego sukcesu, bo pierwsza seria Nexta, która miała wystarczyć na cały rok, wyprzedała się już w czerwcu.

TEKST: C. STEIGER, ZDJĘCIA: H. MUTSCHLER



Łazienka jest całkiem przestronna, ale pozbawiona okna, jest tu tylko wywietrznik.



W niedużej strefie sanitarnej zlokalizowanej naprzeciw łóżka wygospodarowano dużo przydatnych schowków.



Kontury Nexta przypominają przyczepy kempingowe z lat siedemdziesiątych. Za nową rodziną modeli stoi duża marka.

eprasa.pl 7004d49b5e

Zalety płaskiej platformy



Słowo „flatbed” w nazwie kabiny Tischera nie ma nic wspólnego z materacem. Chodzi o domek montowany na pace pick-upa z płaską podłogą.

Istnieje nisza w niszy. W bogatym świecie kamperów nie brakuje egzotycznych modeli. Znajdziemy je również w ofercie specjalistycznej firmy Tischer. Manufaktura z Dolnej Frankonii od dekad z pasją projektuje i buduje demontowalne kabiny mieszkalne.

Pomysł jest stary, ale genialnie prosty: na czas urlopu na pick-upie, którego już mamy, montujemy zabudowę mieszkalną. Brzmi sprytnie i takie też jest. Przede wszystkim dlatego, że po dotarciu do wakacyjnego celu kabinę można odpiąć od samochodu, a sam pick-up gwarantuje pełną mobilność.

Jak domek ślimaka

Jako pojazdy bazowe najlepiej sprawdzają się pick-upy z tzw. płaską platformą, których nadkola nie wystają nad powierzchnię ładunkową. Dzięki temu producenci kabin mieszkalnych, tacy jak Tischer, nie muszą się dopasowywać do ograniczeń przy podłodze czy ścianach.

Jak pokazuje model 260 SP Flatbed, daje to znacznie większą swobodę przy projektowaniu. Tischer opracował go od podstaw i po raz pierwszy zaprezentuje na targach CMT 2026. Nowe kabiny typu flatbed umożliwiają jeszcze lepsze dopasowanie do indywidualnych potrzeb klientów. Podróżujący z dziećmi lub osoby, które chcą zaoszczędzić trochę miejsca, mogą zamówić łóżko piętrowe, a miłośnicy gotowania – pojemniejsze meble kuchenne. Można się też zdecydować na wielofunkcyjną część wypoczynkową, którą w mgnieniu oka przekształcimy w schowek na drogi sprzęt sportowy lub wózek dziecięcy. Również rozmiary okien można dobrać indywidualnie.

Za bazę firmie Tischer posłużyło Isuzu D-Max z podwójną kabiną. Egzotyczna jest więc nie tylko zabudowa, lecz także sam pojazd, bo przynajmniej na europejskich drogach należy on do rzadkości. D-Max jest natomiast powszechny w Stanach Zjednoczonych i w Tajlandii, gdzie ta japońska marka również go produkuje.

D-Max to już kolejna zmodernizowana generacja modelu, który wprowadzono w 2002 r. Jego wysokoprężny silnik o pojemności 1,9 l spełnia obecnie normę emisji Euro 6d. Imponują także możliwości holowania – bez zamontowanej kabiny Isuzu uciągnie przyczepę o masie do 3,5 t.

Przy montażu i demontażu kabiny nie ma znaczenia, czy jest to wersja flatbed. Tischer zapewnia, że przebiega to równie szybko i bezproblemowo, jak w przypadku wszystkich pozostałych modeli. Cena bazowa takiego domku wynosi około 205 tys. zł.

TEKST I ZDJĘCIA: AZ



Wielofunkcyjna część wypoczynkowa z tyłu umożliwia również bezpieczny transport sprzętu sportowego, np. rowerów.



Kuchnię usytuowano tuż obok drzwi. Jej wielkość można dopasować do swoich potrzeb.



Duża klapa z tyłu ułatwia załadunek nawet nieporęcznego bagażu.

eprasa.pl 700

Mobilny dom wielkości dużego

Nowy Nugget ma być jeszcze bardziej komfortowy w mieszkaniu niż poprzednik. Sprawdziliśmy to w praktyce.

Drugie wcielenie Transita Customa jest na rynku od 2023 r., stąd wprowadzenie nowej generacji kempingowego Nuggeta było kwestią czasu. Takowy się pojawił, i to w dwóch wersjach długości nadwozia. Mieliśmy już okazję przetestować krótszy wariant L1 – zarówno jako kierowca, jak i „mieszkaniec".

Ford nie zmienił rozkładu wnętrza Customa Nuggeta. W przedniej części są fotele z funkcją obracania, w środkowej – stolik i kanapa przekształcana w łóżko, w tylnej zaś kuchnia (2 palniki + zlewozmywak) z lodówką, szafa oraz dedykowane miejsca na butlę gazową i zbiorniki z wodą (wraz z bojlerem). Na co dzień taki układ okazuje się całkiem wygodny, ale pod warunkiem rozłożenia dachowego namiotu: tylko wtedy można się swobodnie wyprostować i przygotować posiłek. Oczekiwałoby się jednak większej ilości miejsca na przedmioty codziennego użytku (w tym ubrania), gdyż wbudowana szafa nie jest zbyt pojemna. Na szczęście do dyspozycji są duży schowek pod siedziskiem kanapy i kilka mniejszych wnęk (w tym sporo w kuchni). W codziennym funkcjonowaniu przydają się takie udogodnienia jak bezprzewodowa ładowarka, port USB-C i aż 3 gniazdka 230 V. Rolety we wszystkich oknach pozwalają zachować prywatność.

W Nuggecie da się stworzyć komfortową część jadalną dla 4 osób, choć wymaga to chwili czasu. By obrócić fotele, trzeba je przesunąć maksymalnie do przodu i ustawić oparcia w pionie, dodatkowo jeszcze ustawiając kierownicę przy samym kokpicie. Wbudowany stolik niestety nie grzeszy stabilnością, choć sprytnie „chowa się" w bocznej ściance. Z kanapy da się rzecz jasna utworzyć dolne łóżko. Jej system składania okazuje się dość skomplikowany, ale na szczęście tylko przy pierwszym kontakcie.

Górne łóżko w namiocie dachowym jest odrobinę większe (205 x 125 cm) i wygodniejsze dzięki komfortowemu materacowi. Za sprawą wpinanej pod zlewem drabinki (małej, ale jednak) wspinaczka tam nie sprawia tylu trudności co u niektórych konkurentów. Sam namiot nie zawsze składa się tak, jak powinien – trzeba pilnować, by dach przykrył cały materiał. Inna sprawa, że wymaga to sporej siły. Wypada jednak pochwalić system „łamanego" składania górnego łóżka i dobrą lokalizację ekranu obsługującego całą część mieszkalną (można z niego korzystać nawet z namiotu). Szkoda jedynie, że nie ma wbudowanego języka polskiego.

Zewnętrzna markiza rozkłada się w intuicyjny sposób. Ustawienie jej w typowym położeniu uniemożliwia jednak otwieranie drzwi pasażera. Ford dorzuca w standardzie zewnętrzny stolik i dwa krzesła (wszystko ma swoje dedykowane miejsce).

Jeżdżąc Nuggetem, czuć jego ciężkie wyposażenie kempingowe. Spora waga korzystnie przekłada się na stabilność prowadzenia na wprost (także na drogach szybkiego ruchu), ale pokonywanie zakrętów kwitowane jest wyraźnymi przechyłami nadwozia. 170-konny diesel traci „parę" dopiero przy prędkościach rzędu 120 km/h i większych. Realnie spala ok. 8,5 l/100 km na drodze ekspresowej, ok. 10 l na autostradzie i ok. 7 l na drodze krajowej. Ośmiobiegową skrzynię cechuje lekka opieszałość w zmienianiu przełożeń, lecz nie przeszkadza to w samochodzie tego typu.

TEKST: M. BAKUŁA
ZDJĘCIA: A. MIKUŁA, AUTOR



Nugget 2.0 EcoBlue zapewnia wystarczającą dynamikę w każdym trybie jazdy (nawet EKO).

Obsługa części funkcji odbywa się wyrownicy. Ekran 13" ma ładną grafikę i niektórych tworzyw oraz przyzwoite spa-



W standardzie są „kapitańskie" fotele z 4 podłokietnikami i wystarczającą regulacją (manualną).



W klapie jest miejsce na seryjne składane siedzenia.



Otwierany dach i rozkładana markiza obsługiwane są całkowicie ręcznie.



Nugget nieźle wypada pod kątem wyciszenia. Jego okazałą wagę czuć podczas wchodzenia w zakręty.

eprasa.pl 7004d49b5e

SUV-a



godnymi, dużymi przyciskami na kie-
działa płynnie. Wrażenie robią jakość
sowanie elementów wykończeniowych.



3-osobowa kanapa (120 cm szerokości) pod spo-
dem kryje schowek (88 l). Przydałoby się pew-
niejsze mocowanie rozkładanego stolika.



Część kuchenna to mały zlewozmywak (na
ciepłą i zimną wodę) oraz 2-palnikowa płyta.
Jest też sporo powierzchni roboczej.



Część
mieszkal-
na oferuje
kilka pod-
świetla-
nych sekcji,
które moż-
na osob-
no włączać
i wyłączać.





Namiot dachowy
ma wbudowane
3 okna z moski-
tierami. Dostęp
– przez moco-
waną w części
kuchennej dra-
binkę. W stan-
dardzie jest mate-
rac o grubości 4 cm.

System składa-
nia kanapy nie
jest intuicyjny
przy pierwszym
kontakcie. Po-
wstałe łóżko ma
wymiary 190 x
120 cm.







Obrócenie foteli wymaga
przesunięcia ich do przodu
i ustawienia oparć w pionie.



W tylnej części
zamontowano
szafkę na ubra-
nia (z wyjściem
na słuchawkę
prysznicową)
i lodówkę (33 l).





Na dotykowym
ekranie ustawia
się m.in. ogrze-
wanie i oświet-
lenie, a także
sprawdza
poziom wody
w zbiorniku
(białej i szarej).

DANE TECHNICZNE	FORD
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	**1996 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	**170 KM**
Maks. moment obrotowy	**390 Nm**
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	aut./8-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	505/203/b.d. cm
Rozstaw osi	310 cm
Masa/ładowność	b.d.
Poj. zbiornika paliwa	55 l (ON)
Opony	215/60 R17
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	b.d.
Przyspieszenie 0-100 km/h	b.d.
Średnie zużycie paliwa	8,7 l/100 km
Zasięg	630 km
CENA	**344 025 ZŁ**

m | PODSUMOWANIE

+ Wygodne łóżka, funkcjonalna kuchnia, dobre wyciszenie, przyzwoite osiągi i spalanie
− Kłopotliwe składanie dachu i kanapy, niestabilny stolik

Drobne wpadki nie zaburzają pozytywnego odbioru Nuggeta, który pozostaje funkcjonalnym kamperem.

W mocnej stawce najwięcej nagród zebrał Volkswagen Passat, który zaimponował sędziom możliwościami holowania, mocą, wykończeniem wnętrza, komfortem jazdy i ogromną przestrzenią bagażową.

Oto najlepsze holowniki przyczep

CARAVAN AND MOTORHOME CLUB
Towcar of the Year 2026

Do rywalizacji stanęło 37 modeli, które sprawdzono na torze w Millbrook.

Wielka Brytania jest jedną z europejskich potęg caravaningowych. Na Wyspach jest też organizowany prestiżowy konkurs Towcar of the Year, w którym wskazywane są najlepsze holowniki przyczep. Do edycji 2026 producenci mogli zgłosić modele zdolne do ciągnięcia przyczep o masie powyżej 750 kg, o ile były wprowadzone do sprzedaży do 1 października 2025 r.

Sędziowie zaczęli od sprawdzenia, czy bagażnik auta jest w stanie pomieścić duże akcesoria, które zazwyczaj są potrzebne podczas podróży z przyczepą kempingową.

Następnie na torze w Millbrook do samochodów podczepiono przyczepy obciążone do 85% ich masy własnej lub limitu holowania, jeśli był niższy. Zweryfikowano zdolność aut do przyspieszania i hamowania. Na „trasie alpejskiej", charakteryzującej się zróżnicowanym nachyleniem terenu, zestawy testowano przy prędkościach do 88 km/h. Weryfikowano także ich zachowanie po celowym zdestabilizowaniu przy 96 km/h. Oceniano również komfort jazdy.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK, ZDJĘCIA: CAMC



AUTO DO HOLOWANIA PRZYCZEP O MASIE 1700-1800 KG

BMW X3

- Testowana wersja: M50 xDrive
- Silnik: 3.0 benz.+ el. (398 KM, 580 Nm)
- Przysp. 0-96 km/h z przyczepą: 10,84 s
- Przysp. 64-96 km/h z przyczepą: 4,35 s
- Ham. 96-0 km/h z przyczepą: 60,84 m

Poprzednie generacje BMW X3 zdały już egzamin w roli auta do holowania przyczep. Najnowsza odsłona w testowanym, pikantnym wydaniu M50 udowadnia, że sprawnie z ciężką przyczepą mogą przyspieszać nie tylko „elektryki". Trzylitrowy doładowany silnik z komponentem hybrydowym, ośmiobiegowy automat oraz zaawansowany napęd na obie osie także gwarantują znakomitą dynamikę. X3 jest też pełne intuicyjnych technologii i ma nowoczesne wnętrze. Do tego BMW zapewnia dobre prowadzenie – także podczas holowania, kiedy bawarski SUV okazał się stabilny i bezpieczny, a poza tym zapewniał pewność podczas hamowania.



AUTO DO HOLOWANIA PRZYCZEP O MASIE 1800-2000 KG

Porsche Macan Electric

- Testowana wersja: Macan
- Silnik: elektryczny (360 KM, 563 Nm)
- Przysp. 0-96 km/h z przyczepą: 10,95 s
- Przysp. 64-96 km/h z przyczepą: 5,14 s
- Ham. 96-0 km/h z przyczepą: 54,42 m

W 2024 r. w klasyfikacji generalnej konkursu zwyciężyło Porsche Cayenne E-Hybrid. W tegorocznej edycji dobrą formą błysnął o rozmiar mniejszy, czysto elektryczny Macan. I to w bazowej wersji – z najsłabszym silnikiem oraz napędem na tylną oś. Jurorzy konkursu stwierdzili, że tylko cicha praca silnika elektrycznego zdradza brak benzynowej jednostki pod maską. Wysoko oceniono komfort, jakość wykonania, właściwości jezdne oraz pokaźny zasięg w przypadku jazdy solo. Dynamika w trakcie jazdy z przyczepą jest więcej niż wystarczająca. Sędziowie zauważyli, że siła hamowania podczas holowania była „wiodąca w swojej klasie".



AUTO DO HOLOWANIA PRZYCZEP O MASIE PONAD 2000 KG

BMW iX

- Testowana wersja: xDrive60 M Sport
- Silnik: elektryczny (544 KM, 765 Nm)
- Przysp. 0-96 km/h z przyczepą: 8,11 s
- Przysp. 64-96 km/h z przyczepą: 3,29 s
- Ham. 96-0 km/h z przyczepą: 47,19 m

Flagowy, elektryczny SUV BMW nawet po obciążeniu przyczepą o masie blisko 2,2 tony zdaje się naginać prawa fizyki – przyspiesza i hamuje lepiej od większości spotykanych na drogach aut! Uznanie iX w wersji xDrive60 nie tylko za najlepszy holownik w swojej klasie, ale również najlepsze „Elektryczne auto do holowania przyczep" wydaje się jak najbardziej uzasadnione. Jurorzy podkreślają, że iX oferuje płynne i pewne przyspieszenie, nawet z ciężką przyczepą. Adaptacyjne zawieszenie pneumatyczne zapewnia stabilność, opanowanie i poziom podczas holowania, a hamowanie rekuperacyjne pomaga kontrolować prędkość na zjazdach bez palenia hamulców.

eprasa.pl 7004d49b5e



TOWCAR OF THE YEAR WEDŁUG CARAVAN AND MOTORHOME CLUB

Volkswagen Passat

- Testowana wersja: R-Line 2.0 TSI
- Silnik: 2.0 benz. (204 KM, 320 Nm)
- Przysp. 0-96 km/h z przyczepą: 14,56 s
- Przysp. 64-96 km/h z przyczepą: 7,37 s
- Ham. 96-0 km/h z przyczepą: 45,43 m

Poza zwycięstwem z tytułem „Najlepszego holownika przyczep roku 2026" Passat został też uznany za najlepsze „Rodzinne auto do holowania przyczep" oraz „Auto do holowania przyczep o masie 1300-1500 kg". Volkswagen zapunktował m.in. możliwościami silnika 2.0 TSI, dobrą reakcją na gaz, stabilnością przy nagłych zmianach obciążenia czy pokonywaniu nierówności, ogromnym bagażnikiem (690 l) oraz wykończeniem wnętrza.



AUTO DO HOLOWANIA PRZYCZEP O MASIE DO 1300 KG

Skoda Enyaq

- Testowana wersja: Sportline 85x 4x4
- Silnik: 2 x elektr. (286 KM, 545 Nm)
- Przysp. 0-96 km/h z przyczepą: 10,55 s
- Przysp. 64-96 km/h z przyczepą: 4,48 s
- Ham. 96-0 km/h z przyczepą: 48,81 m

Czasy, gdy samochody elektryczne nie mogły holować przyczep, to odległa przeszłość. W ocenie jury Enyaq jest niezwykle stabilny podczas holowania i zapewnia naturalne oraz zrównoważone prowadzenie. Uznano też, że oferuje fantastycznie dopracowany i komfortowy sposób podróżowania. Wnętrze oceniono jako dobrze wykonane oraz niezwykle praktyczne. Jurorzy podkreślili, że w przypadku jazdy bez przyczepy Enyaq w wersji 85, czyli z większym akumulatorem, oferuje duży zasięg. W teście wziął udział wariant 85x, a więc nie tylko z powiększoną baterią, ale i wyposażony w dwa silniki, kierujące siły napędowe na cztery koła, co zapewnia lepszą trakcję.



AUTO DO HOLOWANIA PRZYCZEP O MASIE 1500-1600 KG

Nissan Ariya

- Testowana wersja: e-4orce Evolve 87 kWh
- Silnik: 2 x elektr. (306 KM, 600 Nm)
- Przysp. 0-96 km/h z przyczepą: 11,09 s
- Przysp. 64-96 km/h z przyczepą: 4,70 s
- Ham. 96-0 km/h z przyczepą: 60,77 m

Nissan Ariya, zdobywca nagrody w konkursie z 2024 r., powrócił do Towcar i ponownie sięgnął po złoto. Jego wysoka stabilność zapewniła mu pierwsze miejsce w klasie holowników przyczep ważących 1,5-1,6 t. Sędziowie docenili, jak elektryczny Nissan utrzymywał w ryzach przyczepę kempingową – zarówno przy wysokich prędkościach, jak i podczas różnorodnych manewrów przy niższych prędkościach. Pozytywnie oceniono również płynne dostarczanie mocy przez dwa silniki elektryczne, a także precyzyjny układ kierowniczy, komfort jazdy oraz praktyczne, wysokiej jakości wnętrze. Droga hamowania okazała się dość długa.



AUTO DO HOLOWANIA PRZYCZEP O MASIE 1600-1700 KG

Genesis GV60

- Testowana wersja: Sport Plus
- Silnik: 2 x elektr. (490 KM, 700 Nm)
- Przysp. 0-96 km/h z przyczepą: 8,10 s
- Przysp. 64-96 km/h z przyczepą: 3,40 s
- Ham. 96-0 km/h z przyczepą: 53,88 m

Genesis to nieobecna w Polsce marka, która należy do Hyudaia. W kilku krajach zachodniej Europy walczy o swoją pozycję w segmencie premium. Mocny „elektryk" okazał się doskonałym narzędziem do holowania ciężkich przyczep. Sędziowie byli zachwyceni potężną mocą, która dodatkowo rosła po naciśnięciu przycisku Boost. Za jeszcze ważniejszą uznano wysoką kulturę pracy napędu oraz to, jak Genesis dobrze radził sobie z przyczepą kempingową we wszystkich testach. Wysoki komfort jazdy, bardzo wygodne wnętrze i prosta w obsłudze technologia to same plusy. Podsumowując, to wspaniały, sprawny i stylowy holownik.



HYBRYDA DO HOLOWANIA PRZYCZEP

Volvo XC90

- Testowana wersja: T8 Plug-in Hybrid AWD Ultra
- Silnik: 2.0 benz. + el. (455 KM, 709 Nm)
- Przysp. 0-96 km/h z przyczepą: 11,19 s
- Przysp. 64-96 km/h z przyczepą: 5,45 s
- Ham. 96-0 km/h z przyczepą: 57,39 m

Mimo dość niewielkiego benzynowego silnika 2.0 pod maską XC90 obciążone dwutonową przyczepą bardzo dobrze poradziło sobie z próbami dynamicznymi. Zaprocentowało wsparcie ze strony jednostki elektrycznej. Jurorzy konkursu uznali, że Volvo prowadzi się doskonale nawet w zestawie z przyczepą kempingową, zachowując jednocześnie komfort i stabilność. Wnętrze oceniono jako absolutnie przepiękne i sprawiające wrażenie miejsca idealnego na daleką podróż. Nowością w modelu na rok 2025 są odświeżone wzornictwo i ulepszone technologie, a wydajny układ napędowy PHEV działa tak samo płynnie, jak wcześniej.



DUŻE RODZINNE AUTO DO HOLOWANIA PRZYCZEP

Volkswagen Multivan

- Testowana wersja: 2.0 TSI Style
- Silnik: 2.0 benz. (204 KM, 320 Nm)
- Przysp. 0-96 km/h z przyczepą: 20,31 s
- Przysp. 64-96 km/h z przyczepą: 10,19 s
- Ham. 96-0 km/h z przyczepą: 58,80 m

Po raz czwarty z rzędu Multivan zdobywa nagrodę dla dużego, rodzinnego holownika przyczep. Multivan jest naprawdę wszechstronny, a dopasowanie go do indywidualnych potrzeb ułatwiają dwie długości nadwozia oraz różne konfiguracje siedzeń do wyboru. Dwulitrowy silnik benzynowy pracuje płynnie, aczkolwiek czasy przyspieszeń z 1,8-tonową przyczepą nie są wybitne. Jury uznało, że komfort jazdy sprawia, iż bus Volkswagena idealnie nadaje się do wakacyjnych wypadów z rodziną. Dodano, że pod względem przestronności, funkcjonalności i elegancji niewiele modeli może przebić Multivana.



PICK-UP DO HOLOWANIA PRZYCZEP

Isuzu D-Max

- Testowana wersja: Steel Edition
- Silnik: 1.9 diesel (163 KM, 360 Nm)
- Przysp. 0-96 km/h z przyczepą: 25,19 s
- Przysp. 64-96 km/h z przyczepą: 13,79 s
- Ham. 96-0 km/h z przyczepą: 70,94 m

Najlepszy pick-up w konkursie to zarazem jedyny wyróżniony diesel . Mimo sporych rozmiarów i masy D-Maxa Isuzu postawiło na silnik o pojemności „zaledwie" 1,9 litra. Jury konkursu uznało, że rozwija on imponujący jak na swój rozmiar moment obrotowy. Dzięki temu D-Max jest w stanie sprawnie jeździć także z blisko 1,8-tonową z przyczepą. Oczywiście na cuda liczyć nie można. Balast podwaja katalogowy czas sprintu do „setki" (12,6 s). W ocenie jury D-Max imponuje swoją wytrzymałością i wszechstronnością. Z postawionymi zadaniami radził sobie bez problemów i utrzymywał przyczepę w ryzach. Przestrzeń na ładunek jest duża, ale otwarta od góry.



LUKSUSOWE AUTO DO HOLOWANIA PRZYCZEP

Bentley Bentayga

- Testowana wersja: EWB Mulliner
- Silnik: 4.0 benz. (550 KM, 770 Nm)
- Przysp. 0-96 km/h z przyczepą: 8,21 s
- Przysp. 64-96 km/h z przyczepą: 3,79 s
- Ham. 96-0 km/h z przyczepą: 52,32 m

SUV Bentleya w wersji EWB Mulliner z wydłużonym rozstawem osi rozpieszcza pasażerów. Oferuje mnóstwo miejsca z tyłu, indywidualne fotele i ekstrawaganckie udogodnienia, takie jak lodówka i kieliszki do szampana – nic dziwnego, że wygrał w kategorii samochodów luksusowych! Zapewnia płynną i kontrolowaną jazdę podczas holowania. Jeśli wydatki związane z zakupem samochodu czy późniejszym tankowaniem podwójnie turbodoładowanego 4.0 V8 nie grają roli, to jest to idealny samochód holowniczy. Jurorzy krótko, ale dosadnie podsumowali wyniki osiągnięte przez Bentaygę, pisząc, że jest to absolutna perfekcja.

eprasa.pl 7004d49b5e

Biwakowanie w tere

Boom na kampery trwa. Klasyczny biały dom na kołach czy mało poręczna przyczepa nie spełnią jednak oczekiwań osób marzących nie tylko o wypoczynku na łonie natury, ale i z dala od utartych szlaków

Nie każdy marzy o stacjonarnym wypoczynku. Istnieje grono, które żartuje, że najlepsze wakacje to takie, po których trzeba… odpocząć. Mimo bogatej siatki połączeń lotniczych, kolejowych czy autobusowych w wiele ciekawych miejsc można dotrzeć jedynie własnym środkiem lokomocji.

Jeżeli dojdzie do tego potrzeba izolacji od ludzi i pełnego kontaktu z przyrodą, trzeba poszukać rozwiązań, które umożliwią biwakowanie w terenie. Oczywiście może wystarczyć do tego dowolne auto i postawiony obok namiot. Ale z wypraw w nieznane można także uczynić styl życia czy okazję do sprawiania sobie radości z kupowania efektownych gadżetów. Szczytem marzeń może być wyprawowy kamper. Dobrą propozycją na start okazuje się namiot dachowy.

Trendy w kempingowym świecie stale ewoluują. Zmienia się także świadomość odnośnie do dostępnych rozwiązań. – Na początku naszej działalności klienci głównie kupowali namioty dachowe na auta terenowe, busy i duże SUV-y. W tej chwili coraz większa rzesza klientów przyjeżdża nas po namioty z osobówkami. W poprzednich latach połowa z nich wybierała namioty w twardej obudowie. Teraz przeważają miękkie, ale to chyba tylko kwestia finansów, bo są one dwa razy tańsze – mówi Marta Cyrańska ze sklepu Ocean Cross.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK

ZDJĘCIA: AUTOR, AZ, OCEAN-CROSS.PL, ADVENTUREVANCONVERSIONS.COM, PATRIOTCAMPERS.COM.AU











Namiot dachowy

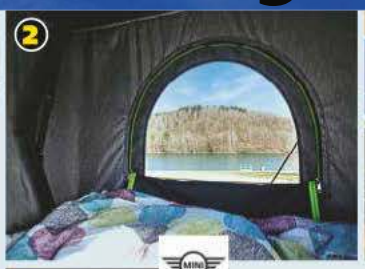
Na kolejnych stronach prezentujemy różne propozycje dla zainteresowanych biwakowaniem w terenie – namioty dachowe, wyprawową terenówkę, kampera 4x4, pick-upa z zabudową oraz przyczepę przystosowaną do jazdy po bezdrożach.

eprasa.pl

nie przygodnym











1 Mimo spadzistego dachu namiot ma dużo miejsca i wiele schowków. **2** Trzy boki namiotu można wykorzystać jako wyjścia lub jako okna. **3** Do zabezpieczenia namiotu na Defenderze wystarczy jeden zamek.

1 Praktyczne, wykonane z siatki kieszenie. Namiot podnoszą mocne siłowniki gazowe. **2** Moskitiery chronią przed nieproszonymi gośćmi. Widok przez tylne okno może być wspaniały. **3** Namiot zabezpieczają trzy zamki. **4** Oba namioty mają bateryjne oświetlenie.

Najprostszy i dość tani wstęp do świata turystyki wyprawowej.

Namiot dachowy nie kosztuje fortuny. Jeżeli okaże się nietrafionym zakupem, można go sprzedać, a gdy przypadnie nam do gustu – wystarczy zdjąć go z auta i schować w piwnicy czy garażu do kolejnego wyjazdu.

Namioty coraz częściej są promowane przez marki samochodowe. Land Rover i Mini nawiązały współpracę z włoskim Autohome.

Mini postawiło na model Airtop (od 16 tys. zł) z siłownikami, które ułatwiają otwieranie namiotu. Rozłożony ma wysokość 94 cm. Poziomy dach przykrywa wnętrze o powierzchni 1,3 na 2,1 m, które przekonuje wygodnym materacem, lampką zasilaną bateriami i praktycznymi kieszeniami z siatki. Wejścia znajdują się z obu stron, dostęp umożliwia drabinka, którą w trakcie podróży można przechowywać w obudowie namiotu.

Na dach Defendera może trafić namiot Autohome Columbus (od 14 tys. zł). Jest wysoki na 1,5 m, a jego wnętrze ma wymiary 1,3 na 2,3 m. Wyróżnikiem tej konstrukcji jest dodatkowe, tylne wejście. Drabinę można przechowywać w namiocie. Namiot Columbus oferuje wygodne materace, poduszki, oświetlenie i dużo skrytek.

Przypominamy, że podczas burzy nie wolno spać w namiocie. Trzeba schować się w aucie, którego metalowa karoseria staje się chroniącą przed porażeniem klatką Faradaya.

+ Cena zakupu, zachowana pełna funkcjonalność auta, możliwość montażu praktycznie na każdym samochodzie z relingami

– Namiot waży 50 kg i więcej, co utrudnia montaż, a jego położenie i masa namiotu mają wpływ na spalanie i prowadzenie pojazdu

PODSUMOWANIE

Idealne rozwiązanie na start. Wybierając namiot, warto pamiętać, że podana w instrukcji nośność dotyczy auta w ruchu. Według Autohome maksymalne dopuszczalne statyczne obciążenie wynosi 200 kg.











1 Metalowa płyta na drzwiach to rozkładany stolik. 2 Po obu stronach nadwozia znajdują się metalowe zbiorniki na wodę oraz paliwo. 3 Obok skrzynek na ekwipunek zamontowano lodówkę. Wszystko spięto mocnym pasami.

Wyprawowa terenówka

Bezkompromisowa propozycja biwakowa dla osób z dużym doświadczeniem wyprawowym.

Miłośnicy off-roadu żartują, że im lepsze auto terenowe, tym... traktor musi dalej jechać, by wyciągnąć je z opresji. Dlaczego o tym wspominamy? Choćby dlatego, że nie każdy ratowanie auta z tarapatów widzi jako swoje wakacje marzeń. By w pełni cieszyć się kosztowną w zakupie i utrzymaniu terenówką do wypraw, warto mieć bagaż off-roadowych doświadczeń. Inaczej istnieje spore prawdopodobieństwo, że bez nich dość szybko się zakopiemy, podtopimy auto czy coś urwiemy. Pół biedy, jeżeli stanie się to koło domu. Gorzej, gdy do awarii dojdzie w sercu rumuńskich Karpat czy w Afryce. Sprowadzenie pomocy oraz reanimacja pojazdu mogą okazać się nie lada wyzwaniem. Umiejętnie użytkowana terenówka wyprawowa to przepustka do świetnej zabawy.

Zabudowę wyprawową Wranglera stworzyła polska firma Adventure Van Conversions. Dołożyła starań, by auto dawało kierowcy poczucie pełnej niezależności – w tym celu wyposażono je nie tylko w namiot czy akcesoria istotnie zwiększające dzielność terenową, ale też w narzędzia czy zbiorniki na paliwo oraz wodę pitną.

+ Niezależność od infrastruktury drogowej oraz kempingowej, inwestycja – zadbane auto nie straci na wartości

– Wysoka cena zakupu lub modyfikacji, spore zużycie paliwa, przeciętne prowadzenie przy szybszej jeździe

PODSUMOWANIE

Taki samochód wyciąga wszystko, co najlepsze w off-roadzie i dodaje do tego szczyptę caravaningu. Całość przypomina potrawę o wyjątkowo wytrawnym smaku, który w pełni docenią tylko smakosze. Trzeba naprawdę czuć ten „klimat", by cieszyć się wakacjami spędzonymi za kierownicą i na... dachu takiego auta.



W słoneczne dni panel fotowoltaiczny skutecznie uzupełnia zapas energii – nie trzeba więc niepotrzebnie uruchamiać silnika.

W namiocie mogą całkiem wygodnie spać dwie dorosłe osoby.

Wyprawowy van





Markiza chroni przed słońcem i deszczem, przez co na swój sposób powiększa część „mieszkalną”. Panele dachowe dbają o doładowanie akumulatora, a okno doświetla wnętrze.

Nie jest to kolejny kamper, tylko przestronny dom na kołach, który wjedzie niemal wszędzie.

W ostatnich latach van life zyskuje na popularności. W łagodnej wersji polega to na wzięciu długiego urlopu, wynajęciu kampera i wyruszeniu ku przygodzie, nierzadko bocznymi lub nieutwardzonymi drogami. Ekstremiści potrafią sprzedać dorobek życia (z mieszkaniem włącznie) i przeprowadzić się do zaadaptowanej na cele mieszkalne ciężarówki. Złotym środkiem jest wyprawowy van – może jego zakup nie będzie wymagał spieniężania nieruchomości, tylko wystarczy zaciągnięcie kredytu, a jest wystarczająco przestronny i dobrze wyposażony, by mieszkać w nim przez kilka miesięcy.

Prezentowany Escapader został zbudowany w oparciu o Mercedesa Sprintera przez Adventure Van Conversions z południa Polski. Firma musiała zmierzyć się z dużym wyzwaniem – znalezienie Sprintera z napędem 4x4 nie jest łatwe. Przebudowę zrealizowała zgodnie ze swoją filozofią – używając możliwie dużej liczby naturalnych materiałów (np. bambusa zamiast płyt), które nie są dobierane w przypadkowy sposób – użytkownik ma poczuć się w aucie niczym w dobrze wykończonym mieszkaniu. Z racji, że jest to auto wykonywane ręcznie na zamówienie, Adventure Van może precyzyjnie dopasować wystrój i wyposażenie do preferencji klienta.



Istotne jest nie tylko skompletowanie wyposażenia, ale też jego rozmieszczenie w sposób ułatwiający korzystnie z niego oraz solidne mocowanie, które zmniejsza hałas.

+ Przestronność i funkcjonalność wnętrza, wszędobylski charakter, pokładowa kuchnia oraz toaleta z prysznicem

– Wysoka cena zakupu, znaczne zużycie paliwa, rozmiary i masa wymagające od kierowcy pewnego doświadczenia

PODSUMOWANIE

Zwykłego kampera łatwo zakopać lub uszkodzić. Odmiana z napędem 4x4 oraz zwiększonym prześwitem jest dużo bardziej niezależna od infrastruktury drogowej.



1 Mnogość szafek ułatwia schowanie ekwipunku. 2 Łóżko ma pełnowymiarowy, gruby i wygodny materac. 3 W aneksie kuchennym znajdują się palniki, zlew i lodówko-zamrażarka. 4 Łazienka daje pełną niezależność od infrastruktury kempingowej.

eprasa.pl 7004d49b5

Zabudowa do pick-upa

Praktyczna alternatywa dla drogiego kampera czy nieporęcznej przyczepy.

Na początku lat 70. skonstruowano pierwszy domek typu „piggyback", który pozwalał na wykorzystanie użytkowego auta także podczas wakacji. Wówczas Tischer był fabryką termometrów, dziś produkuje już tylko kabiny.

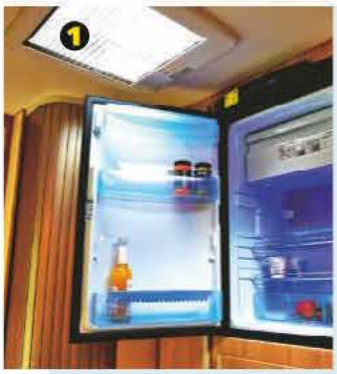
Każda kabina wciąż jest wykonywana ręcznie – dotyczy to nawet mebli. Silikonowe fugi kładzie tylko jeden pracownik, który robi to perfekcyjnie. To wyjaśnia, dlaczego kabina Tischer jest niewiele tańsza od niedrogiego campervana. Jej nieskazitelne wykończenie bardziej przypomina pojazdy kempingowe. Zabudowa z wyposażeniem kosztuje jednak ponad 160 tys. złotych. Mimo to firma ledwie nadąża realizacją zamówień – klienci czekają kilkanaście miesięcy. Zabudowa pozwala na bardziej elastyczne podróżowanie niż kamperem i szybsze niż z przyczepą. Nissan Navara ma długi rynkowy staż i cieszy się dużym zainteresowaniem wśród konstruktorów kabin – z palety Tischera można wybrać model 260 S. Załączany napęd 4x4 i oparcie auta o masywną ramę umożliwiają bliski kontakt z naturą, który tak cenią sobie użytkownicy. Nissan z boxem na pace podczas jazdy prędkością 100 km/h spala 11 l/100 km. 403 Nm zapewniają niezłą elastyczność, ale pojazd o masie 2,8 t każdego kierowcę zmieni w spokojnego uczestnika ruchu. Po zamówieniu opcjonalnego zawieszenia pneumatycznego auto zmienia się w wygodny pojazd na długie trasy.



Mała, ale kompletna łazienka z toaletą kasetową oraz składaną umywalką.



Nie można zabrać ze sobą zbyt wiele bagażu, ale można go ułożyć w wysokiej szafie.



1 Lodówko-zamrażarka ma sporą pojemność. Nad nią znalazł się uchylny świetlik. 2 Miejsce do przechowywania dwóch 5-kilogramowych butli z gazem znajduje się po prawej stornie kabiny. 3 Kuchnia ma aż trzy palniki. To rzadkość. Zwykle są dwa. 4 W części sypialnej znajduje się podwójne łóżko z wygodnym materacem o długości 1,98 m.









Nie ma zamykanego „garażu" – rowery można przewozić na opcjonalnym tylnym bagażniku.



+ Jakość wykonania, funkcjonalność – gdy zabudowa nie jest potrzebna, to można ją zdjąć i odstawić do garażu czy pod wiatę

– Koszt zakupu, wpływ na właściwości jezdne, konieczność posiadania lub wynajmu miejsca do przechowania zabudowy

PODSUMOWANIE

Domek montowany na pace pick-upa daje niezależność. Nie jest tani, ale ma sens, gdy na co dzień wykorzystujemy pick-upa do pracy, a samochód może w ten sposób na siebie zarobić.

eplasa.pl/7004d4955e



Terenowa przyczepa

Kto ma problem, by pomieścić się w aucie terenowym, może rozejrzeć się za przyczepą.

Słysząc o przyczepie kempingowej, niemal wszyscy mają przed oczyma duży, biały prostopadłościan, który staje się kulą u nogi holującego go pojazdu. Ogromne zwisy nadwozia sprawiają, że dla przyczepy wyzwaniem może okazać się podjechanie pod bardziej stromą górę. O zjazdach z asfaltu nie ma nawet co wspominać – konstrukcja, która ma być przede wszystkim lekka, ma niewystarczającą sztywność i wytrzymałość.

Nisza została jednak wypełniona – przyczepy do trudnych zadań ma w ofercie m.in. australijska firma Patriot Campers. Widoczny na zdjęciu model H1X ma zwiększony prześwit oraz podcięty tył, dzięki czemu można forsować strome zjazdy czy podjazdy bez obaw o zahaczenie zabudową o grunt. Z przeznaczeniem przyczepy korespondują także solidność ramy czy profil opon oraz ich bieżnik. Zainteresowani tak specjalistyczną przyczepą na jej zakup muszą przeznaczyć nieraz ponad 200 tys. zł, co wystarczyłoby na znacznie większą przyczepę turystyczną.







1 W ofercie Patriot Campers znajdują się też przyczepy z otwieranym tyłem. 2 Zewnętrzna kuchnia ma plusy – jeżeli cokolwiek się wyleje, trafi na trawę lub ziemię, a nie na podłogę. 3 Przegródki i szuflady ułatwiają spakowanie się na wyjazd.

Dodatkowa przestrzeń, która ułatwia posortowanie ładunku, istotnie zmniejszone ryzyko przeładowania auta

Wysoka cena, konieczność posiadania pojazdu, który poradzi sobie z dodatkową masą w trudniejszym terenie

PODSUMOWANIE

Terenowe przyczepy są odpowiedzią na potrzeby wymagających klientów. W Polsce nie cieszą się jeszcze popularnością. To raczej propozycja dla osób wyruszających ku przygodzie na stepy Azji czy chcących zapuścić się w australijski outback.

Praktyczne akcesoria

Wysokie ceny nowych i używanych samochodów rekreacyjnych zachęcają niektóre osoby do podjęcia próby własnoręcznego zbudowania kampera w oparciu o używany samochód dostawczy. Operacja, która może sprawiać wrażenie łatwej, okazuje się wymagająca – można popełnić wiele błędów, które odbiją się na funkcjonalności czy estetyce projektu.

ZESTAWY MEBLI

Znając wyzwania, jakim muszą sprostać amatorzy własnoręcznego budowania kamperów, firma Adventure Van Conversions postanowiła wyjść im naprzeciw, projektując lekkie, estetyczne i pojemne skrytki na bagaż. Można z powodzeniem zamontować je w „dostawczaku" zaadaptowanym do wypraw, ale równie dobrze – w osobowym vanie.



Schowki z materiału są znacznie lżejsze od drewnianych. W kamperze ma to ogromne znaczenie.

SEGREGATORY

W tylnych drzwiach wielu kamperów znajdują się niewielkie okna. Czy są potrzebne? To kwestia dyskusyjna. Po otwarciu (jeżeli jest to w ogóle możliwe) usprawniają wentylację kabiny, ale w ograniczonym stopniu doświetlają wnętrze, a w żaden sposób nie pomagają przy manewrowaniu – jedyną sensowną asystą jest kamera cofania.

Budując własnego kampera lub zlecając jego stworzenie, można pomyśleć o rozwiązaniu zastosowanym przez firmę Adventure Van Conversions w jednym ze swoich projektów – całe skrzydło drzwiowe wykorzystano do mocowania segregatorów i uchwytów na drobne i lekkie, a zarazem często używane przedmioty. Chodziło o funkcjonalność. Po otwarciu drzwi mamy do nich bardzo wygodny dostęp od zewnątrz.



eprasa.pl 7004d49b5e

Pojedynek na boksy

Bagażniki dachowe mogą przydać się podczas zbliżającego się sezonu urlopowego. Przetestowaliśmy 8 produktów. Okazało się, że najdroższy wcale nie jest najlepszy.



Jak wypadły testowane bagażniki dachowe w teście?

THULE MOTION 3 L — od 2940 zł

Dobry boks dachowy jest jak dobre obuwie – po „założeniu" zupełnie go nie czuć. Taki właśnie jest Thule Motion 3 L. Jest solidnie wykonany, dzięki systemowi PowerClick ze szczękami i zintegrowanym wskaźnikiem momentu obrotowego łatwy w montażu, a ponadto może być otwierany z obu stron. Poczucie bezpieczeństwa zwiększa zabezpieczenie przed niekontrolowanym otwarciem w razie awaryjnego hamowania lub kolizji. Poza dobrze zorganizowaną przestrzenią ładunkową Thule Motion 3 L za dopłatą oferuje też oświetlenie, dopasowane kieszenie wewnętrzne czy system blokowania nart. Nawet bez tych dodatków

Thule Motion 3 L zdał nasz test bez żadnych problemów. Jest wodoodporny, elegancki i wygodny.

Łatwy w montażu, stabilny i obszerny, mieści narty o długości do 1,85 m

Możliwość przedłużenia gwarancji tylko po rejestracji



BERMUDE 400 — od 1860 zł

Bermude 400, wbrew temu, co sugeruje jego nazwa, pomieści 421 l. Można go również załadować z obu stron, co znacznie ułatwia załadunek, gdy dysponujemy ograniczoną ilością miejsca wokół pojazdu

Bagażnik okazał się nietrudny w montażu. Przesuwane szczęki zapewniają łatwe instalowanie go na dachu i dużą stabilność nawet w trakcie gwałtowny manewrów.

Ze szczelnością podczas testu nie było większych problemów – w naszej ocenie wytrzyma nawet silne ulewy. Ze względu na wydłużony kształt powinien szczególnie przypaść do gustu fanom sportów zimowych – przewożenie nart nie będzie stanowić problemu.

Dobre wrażenia wieńczy pięcioletnia gwarancja wystawiana przez producenta bagażnika. Mankamenty? Oczywiście też się znajdą. Według naszej oceny najsłabszym punktem jest pokrywa – mogłaby być nieco stabilniejsza. Teraz łatwo się odkształca, przez co pojawiają się trudności przy zamykaniu. Ogólnie ocena jest i tak pozytywna – mimo pewnych wad to dobry boks w rozsądnej cenie.

eprasa.pl 7004d49b5e



m motor TEST

Jak testowaliśmy

Osiem boksów dachowych przeszło serię wymagających testów: kontrolę wizualną, montaż i załadunek, a następnie ekstremalny manewr skręcania i hamowania, który sprawdził wytrzymałość maksymalnie obciążonych kufrów. Na zakończenie oceniono ich odporność na ulewny deszcz, kierując na nie strumień wody pod wysokim ciśnieniem. Najlepsze skrzynie nie ujawniły tu jednak słabości.

Boksy dachowe załadowaliśmy – jak w prawdziwym życiu – nartami i torbami podróżnymi, wykorzystując maksymalne obciążenie, nie przekraczając nośności dachu i – poza bagażem – doliczając masę belek i pustego kufra. Żaden z boksów nie otworzył się podczas hamowania awaryjnego. Jeden kufer zauważalnie się skręcał. Inny przesuwał się na belkach, przez co nie zaliczył testu.





Test szczelności wodą pod dużym ciśnieniem, dokładny monitoring i test awaryjnego hamowania z załadowanym boksem.



Nasz wybór padł na osiem boksów dachowych znanych producentów (jak Thule czy Kamei), ale też na znacznie tańsze bestsellery mniej znanych marek.

Chcieliśmy sprawdzić, czy różnice w jakości między tanimi a drogimi produktami rzeczywiście uzasadniają ich niekiedy dość duże zróżnicowanie cenowe.

Pojemności opisywanych kufrów wahają się między 350 a 480 l. Ta własność odgrywa jednak podrzędną rolę w naszym teście, bo większość boksów dachowych można zamówić z pokrywami o różnej wysokości. Z wyjątkiem Kamei Fosco 420, który może być montowany tylko na belkach z rowkiem T, wszystkie opisywane kufry mocujemy na standardowych belkach poprzecznych. Cen boksów nie uwzględniliśmy w naszej ocenie.

Test w realnych warunkach

Teoria to jedno, a praktyka drugie, dlatego prezentowane kufry sprawdziliśmy zamontowane na samochodzie, a nie na stanowisku testowym. Za auto testowe posłużył Volkswagen Tiguan z belkami bagażnika dachowego na relingi z oferty akcesoriów Volkswagena. Pod warunkiem że nie przekraczało to maksymalnej nośności boksów, załadowaliśmy je do maksymalnego dopuszczalnego obciążenia dachu pojazdu (75 kg w przypadku Tiguana). W tym celu wykorzystaliśmy przedmioty zwykle przewożone w kufrze dachowym, takie jak narty w różnych rozmiarach, deskę snowboardową o długości 1,65 m, śpiwory, poduszki i różnej wielkości torby.

Podczas oceny uwzględniliśmy łatwość instalacji, konieczność użycia narzędzi oraz wysiłek potrzebny przy pierwszym i kolejnych montażach.

Po montażu przeszliśmy do oceny boksów dachowych na torze manewrowym. Celem było sprawdzenie, jak kufry i ich mechanizmy mocujące poradzą sobie w ekstremalnych warunkach. Przeprowadziliśmy manewr hamowania połączonego ze skrętem, który symulował sytuację awaryjnego hamowania z prędkości 130 km/h w przypadku nagłego pojawienia się przeszkody przed pojazdem.

Czy są wodoodporne?

Następnie sprawdziliśmy szczelność boksów, polewając każdy z nich przez 10 minut wodą z myjki wysokociśnieniowej. Na każdy wylano 83 l. Strumień wody ustawiliśmy pod kątem 30 stopni od dołu, co odzwierciedla rzeczywiste warunki, gdy podczas jazdy z prędkością autostradową w silnym deszczu wiatr nawiewa wodę na kufer wzdłuż przedniej szyby. Wszystkie boksy z wyjątkiem Thule Vector L okazały się szczelne.

Dobór bagażnika do auta

Kształt, masa i ładowność kufra powinny odpowiadać wymiarom pojazdu i dopuszczalnemu obciążeniu dachu. Szerokość skrzyni nie może przekraczać szerokości belki ani auta. Nie zaleca się też montowania dużego boksu

+ Łatwy montaż, wysoka ładowność, pięcioletnia gwarancja, pomieści narty o długości do 1,85 m

− Nieco niestabilna pokrywa, co utrudnia jej poprawne zamknięcie

Łatwy w montażu i załadunku, bezpieczny, a przy tym stosunkowo tani: boks oferuje wiele za rozsądną cenę.



eprasa.pl 7004d49b5e

dachowego na małym samochodzie. Należy się upewnić, czy skrzynia nie będzie przeszkadzać w otwieraniu klapy bagażnika.

Czy każdy boks pasuje do wszystkich belek? Nie. Większość boksów dachowych montuje się na dachu auta przy użyciu szczęk zaciskanych za pomocą pokrętła lub obejm U. Niekiedy belki są jednak grubsze niż kąt otwarcia niektórych „łapek". Przy zakupie trzeba więc sprawdzić średnicę belek i zakres regulacji szczęk kufra. Część boksów mocuje się na belkach z rowkiem T. Są one kompatybilne z innymi systemami montażu, pod warunkiem że ich średnica nie jest zbyt duża.

Liczne ograniczenia

Podczas jazdy z bagażnikiem dachowym nie obowiązuje żadne ustawowe ograniczenie prędkości. Większość producentów zaleca jednak nieprzekraczanie 130 km/h, co brzmi rozsądnie, a także jest zalecanym tempem jazdy na autostradach. Powyżej tej prędkości hałas wiatru i zużycie paliwa wzrastają nieproporcjonalnie.

Nie należy też przejeżdżać przez automatyczną myjnię samochodową. Pojazdy z boksem dachowym mają słuszny zakaz wstępu na myjnię. Trzeba uważać przy wjeżdżaniu do tuneli, wielopoziomowych parkingów ani zbyt niskich garaży. Nawet płaskie boksy dachowe podwyższają pojazd o ok. 40 cm. Co oznacza, że wiele samochodów – zwłaszcza SUV-ów i vanów – przekracza krytyczną wysokość 2 m.

Jazda z pustym boksem dachowym to strata pieniędzy. Nawet aerodynamiczne bagażniki dachowe w znacznym stopniu zwiększają opór powietrza, a tym samym zużycie paliwa.

Ostrożnie z ładowaniem

Nie wolno przekraczać maksymalnego obciążenia ani kufra, ani dachu pojazdu. Do obciążenia wlicza się też masa belek i pustego boksu. Generalnie ciężki bagaż należy przewozić w samochodzie, nie w kufrze dachowym. W boksie cięższe przedmioty umieszczamy pośrodku, a lżejsze – z przodu i z tyłu. Należy też zabezpieczyć bagaż wewnątrz boksu. Wszystkie testowane skrzynie wyposażono w co najmniej cztery (niekiedy sześć) zaczepy do mocowania ładunku.

TEKST: G. FIALA, B. ZIENKIEWICZ, ZDJĘCIA: AZ



THULE VECTOR L — ok. 6790 zł

Z uwagi na cenę ten produkt można chyba nazwać „luksusowym". Boks Thule zdobywa tyle samo punktów, co opisywany wcześniej Bermude, ale jest przy tym od niego znacznie droższy.
Długi na 2,32 m kufer pomieści nawet ponaddwumetrowe narty i deski snowboardowe, które przed zarysowaniami chroni filcowa okładzina.

Wysoką cenę uzasadniają też wewnętrzne oświetlenie i eleganckie wykończenie na wysoki połysk. Thule Vector L jest bardzo solidny i błyszczy najlepszym systemem zamykania w naszym zestawieniu.
Za to jest bardzo ciężki, waży aż 30 kg, co nie tylko utrudnia montaż, ale także obniża dopuszczalną ładowność, którą możemy dysponować. W teście szczelności po otwarciu pokrywy woda bez przeszkód dostawała się z eleganckiego wieka do wnętrza skrzyni.

+ Jest w stanie zmieścić narty o długości do 2,05 m, na tle rywali wyróżnia się bardzo dobrym wykonaniem, jest bogato wyposażony – te elementy zwiększają wygodę użytkowania

− Ciężki i nieporęczny, po otwarciu woda kapie do środka z mokrej pokrywy, pięcioletnia gwarancja wymaga od użytkownika rejestracji produktu online



Jest wodoodporny tylko dopóki go nie otworzysz. Woda ścieka do wnętrza.

KAMEI HUSKY 420 — od 2373 zł

Boks jest solidny, kompaktowy i tak lekki, że w razie potrzeby można go podnieść na dach samochodu jedną ręką. System zamykania robi wrażenie, a w teście szczelności pozostał całkowicie suchy. System mocowania za pomocą obejm U pasuje do wielu belek i okazał się nadzwyczaj niezawodny w testach dynamicznych. Nie jest to boks dla fanów „biegówek": Husky 420 pomieści narty o długości do 1,5 m. Ponadto dwa znajdujące się na wyposażeniu paski mocujące poluzowały się nieznacznie podczas testów na torze. Mimo tych mankamentów to bardzo dobry produkt.

+ Wysoka ładowność, pewne mocowanie, sześcioletnia gwarancja

− Wiele małych części wymaganych do montażu, paski napinające lekko się poluzowują, pomieści narty o długości do 1,5 m





W Kamei Husky o pojemności 420 l nie zmieścimy długich nart. Mimo to ten boks zasłużył na naszą rekomendację.

KAMEI FOSCO 420 — od 3529 zł

Mimo nominalnie tej samej pojemności co Husky 420 długi Fosco 420 będzie lepszym wyborem dla miłośników sportów zimowych. I choć jest o 3 kg cięższy niż kuzyn, to oferuje przyzwoitą ładowność. Jest montowany na belkach z rowkiem T. Podczas manewrów podłoga skrzyni odkształca się tak wyraźnie, że czuć to na kierownicy. Boks pozostaje jednak zamknięty i nie przesuwa się, nie wpływa to więc istotnie na bezpieczeństwo. Giętka pokrywa nie zawsze daje się zamknąć.



+ Kompatybilny z nartami o długości do 1,75 m, pewne zamocowanie na aucie

− Instalacja na dachu nieco skomplikowana – w testowanym Tiguanie można było go zamocować jedynie poprzez wsunięcie z boku, nie dało się więc tego zrobić w pojedynkę; innym mankamentem jest wyczuwalnie słaba odporność skrzyni na skręcanie

LANCO DBX50 od 1700 zł

Boks dachowy Lanco przekonuje designem i wysoką pojemnością – nadaje się do przewożenia nawet dłuższych nart. Element ochronny z przodu zapobiega wypadnięciu przedmiotów podczas nagłego hamowania lub kolizji.
DBX50 jest łatwy w montażu, jednak czeski producent postawił na przykręcane klamry, które mają podparcie tylko z jednej strony i nie są gumowane. Na torze, podczas manewrów wymijania, boks Lanco ujawnił mniejsze trzymanie boczne niż rywale z systemami, których łapki obejmują belki z obu stron. To jedyny kufer w zestawieniu, który w naszych testach przesuwał się w prawo do oporu – aż do końca belki. Przez to ten skądinąd dobry boks uzyskuje niższą ocenę.



Podczas manewru omijania Lanco DBX50 przesunął się całkowicie w prawo.

- **Wysoka pojemność (460 litrów), łatwy montaż na aucie (choć jak się okazało, nie jest to zaleta bezwarunkowa, o czym za chwilę), mieszczą się w nim narty o długości do 1,95 m**
- **Montuje się łatwo, ale nie jest na belkach umocowany wystarczająco silnie – przesuwał się podczas dynamicznych manewrów na torze; ocenę obniżają też trudne do poprawnego zamontowania paski napinające**



FARAD MARLIN 400L od 1560 zł

Pomimo niskiej ceny Farad Marlin 400L jest stosunkowo dobrze wyposażony. Pokrywę skrzyni można otworzyć z obu stron, a system mocowania za pomocą przesuwnych szczęk jest zasadniczo nowoczesny. Zasadniczo. W teście wspomniane szczęki okazały się bardzo oporne i trudne w przesuwaniu, jedna nawet wyskoczyła z uchwytu i udało się ją wcisnąć dopiero za pomocą imadła. Wpłynęło to na znaczącą utratę punktów w kategorii wytrzymałości.
System zamykania z tanim kluczem z plastiku również nie budzi zaufania. W krótkim boksie nie zmieścimy też nart dłuższych niż 1,5 m. Nawlekanie pasków mocujących na uchwyty jest także niepotrzebnie kłopotliwe. Nawet dobre wyniki na torze nie rekompensują rozczarowującego wrażenia.

System zamykania kufra Farad jest niskiej jakości i potrafi się blokować. Zaciął się nawet podczas montażu.



- **Wysoka ładowność, pewne mocowanie na dachu auta**
- **Bardzo żmudny montaż, kruche łapki mocujące, problematyczne zamykanie**

OMAC DACHBOX 400 od 1262 zł

Nawet najtańszy boks w teście dobrze wypełnia swoje funkcje transportowe i nie ujawnia istotnych problemów z zakresu bezpieczeństwa. Lekki kufer wyposażono w praktyczne uchwyty, które przydają się podczas przechowywania. Dodatkowy zatrzask z przodu zapobiega niezamierzonemu otwarciu, nawet jeśli bagaż wewnątrz nie jest zabezpieczony (brak pasów napinających w zestawie). Kufer wytrzymał także „ulewę" z myjki wysokociśnieniowej. Zanim będziemy mogli z niego skorzystać, czeka nas jednak długa, wyboista droga, bo boks OMAC trzeba złożyć samodzielnie. O ile łatwo idzie z podłogą i pokrywą, to otwory mocujące trzeba samemu wywiercić.
Montaż na samochodzie jest równie skomplikowany, ponieważ odległość między belkami musi dokładnie odpowiadać rozstawowi otworów. Etykiety wyznaczające dopuszczalną ładowność są niespójne (w instrukcji – 75 kg, na etykietach na boksie – 65 kg).

- **Praktyczne uchwyty do transportu i przechowywania, mieszczą się w nim narty o długości do 1,65 m**
- **Wymagane narzędzia do wstępnego montażu, skomplikowane mocowanie na belkach, w zestawie brak pasów napinających, wrażliwy na zarysowania**



Montaż jest niepotrzebnie skomplikowany i wymaga użycia narzędzi.

Punktacja i ocena końcowa testowanych boksów dachowych

Na podstawie doświadczeń zebranych w teście rozdzieliliśmy punktację w czterech kategoriach. Cena nie była brana pod uwagę, podane kwoty pochodzą ze sprzedaży internetowej.	THULE MOTION 3 L	BERMUDE 400	THULE VECTOR L	KAMEI HUSKY 420	KAMEI FOSCO 420	LANCO DBX	FARAD MARLIN 400L	OMAC DACHBOX 400
Cena orientacyjna	od 2940 zł	od 1860 zł	od 6790 zł	od 2373 zł	od 3529 zł	od 1700 zł	od 1560 zł	od 1262 zł
Funkcjonalność (maksymalnie 50)	43	38	41	31	30	38	13	17
Jakość (maksymalnie 20)	20	18	15	18	18	18	11	11
Bezpieczeństwo (maksymalnie 20)	20	19	20	17	15	10	17	13
Wytrzymałość (maksymalnie 10)	8	9	8	10	10	10	5	3
Łączna liczba punktów (100)	91	84	84	76	73	76	46	44
Ocena	Bardzo dobry	Dobry	Dobry	Dobry	Zadowalający	Słaby	Słaby	Słaby

eprasa.pl 7004d49b5e

Akcesoria kempingowe

Odpowiednie wyposażenie to podstawa – także na biwaku. Na szczęście nie trzeba się martwić o dostępność sprzętu, także takiego dającego namiastkę komfortu.



Oczywiście można spędzić czas na łonie przyrody w sposób survivalowy lub bushcraftowy (czyli z wykorzystaniem najbardziej podstawowych narzędzi), ale mając do dyspozycji samochód, będziemy raczej skłonni zabrać ze sobą bardziej zaawansowany ekwipunek. Można wręcz mówić o – tu kolejne modne angielskie określenie – glampingu, czyli „kempingu na bogato", z wieloma wręcz domowymi wygodami. To prawdziwy raj dla miłośników gadżetów. Obok kilka przykładów produktów tego typu. Należy traktować je poglądowo, każdy zaprezentowany typ sprzętu dostępny jest też w innych wersjach, kształtach, kolorach oraz oczywiście cenach – nieraz skrajnie zróżnicowanych.

AUTOR: BARTOSZ ZIENKIEWICZ
ZDJĘCIA: DECATHLON.PL, ALIEXPRESS.COM, PRODUCENCI

Kempingowanie na dziko nie musi oznaczać rezygnacji z podstawowych wygód



Szafka kuchenna

To prawie jak kompletna domowa zabudowa kuchenna, tylko w przenośnej formie. Zapewnia miejsce na kuchenkę gazową, oferuje blat roboczy, uchwyty na worek na śmieci i miskę do zmywania, wieszaki na akcesoria, w końcu także pojemne zasuwane półki – jeden mebel, który znacznie ułatwi przygotowywanie posiłków i przechowywanie pożywienia na kempingu.

WYMIARY: po rozłożeniu szafka mierzy 90 cm wysokości, szerokość blatów to 91 cm, szerokość całkowita z miską i uchwytem na śmieci to 137 cm, głębokość: 49 cm, nośność 50 kg. Szafka oczywiście składa się do transportu, w zestawie pokrowiec.

CENA: OK. 650 ZŁ



Prawdziwa lodówka z kompresorem jest nieoceniona podczas dłuższego kempingu.

Lodówka turystyczna z kompresorem

W przeciwieństwie do bardziej popularnych, choć mniej wydajnych turystycznych lodówek termoelektrycznych tutaj mamy produkt z kompresorem, działający na tej samej zasadzie co lodówka domowa. Może być zasilana z sieci 230 V (jeśli mamy do niej dostęp na kempingu, np. dzięki opisywanym obok magazynom prądu), ale i z gniazdka 12 V.

SPORA POJEMNOŚĆ: dwie komory chłodnicze mają w sumie 75 litrów.

CENA: OK. 3300 ZŁ



Może służyć jako krzesło albo leżak: taka wielofunkcyjność przydaje się na biwaku.

Składany fotel wielofunkcyjny

Dla wszystkich, którzy cenią sobie wygodną pozycję siedzącą i od czasu do czasu chcą również rozprostować nogi, ale nie chcą męczyć się z ciężkimi i nieporęcznymi meblami – tego typu fotel można łatwo złożyć, bez problemu transportować i jest błyskawicznie gotowy do użycia. Dodatkowo ma odpinany podnóżek oraz regulowane oparcie, które można szybko ustawić w jednej z trzech pozycji – od niemal leżącej do prawie całkowicie pionowej.

NOŚNOŚĆ: stalowa rama wytrzymuje obciążenie 120 kg.

CENA: OK. 280 ZŁ

Składany grill

Grillowanie to nasz sport narodowy, na kempingu nie trzeba rezygnować z jego uprawiania. Jednak przewożenie domowego rusztu nie jest dobrym pomysłem – po użyciu trudno go doczyścić na tyle, aby włożyć go bez obaw do bagażnika. Specjalne grille kempingowe można jednak złożyć tak, że brudne elementy chowane są w szczelnej obudowie, ryzyko zabrudzeń jest mocno ograniczone. Kompaktowe rozmiary to też duża zaleta przy pakowaniu ekwipunku.



WSZECHSTRONNY: Tego typu grilli można używać tradycyjnie, z rusztem, ale też jako kuchenkę i palenisko.

CENA: OK. 280 ZŁ

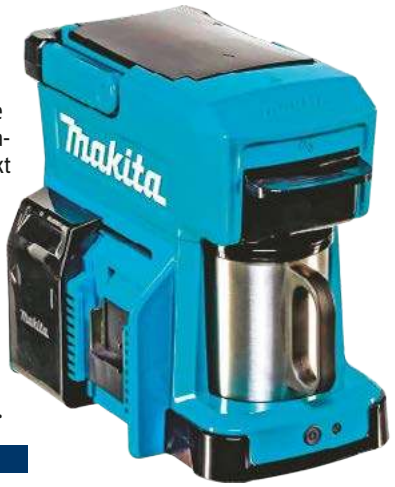
eprasa.pl 7004d49b5e

Kawiarka przelewowa

Kempingowe ekspresy do kawy mają różne formy, tutaj przykład od producenta specjalizującego się w elektronarzędziach. Produkt firmy Makita daje możliwość zaparzenia napoju przy wykorzystaniu kawy mielonej lub kapsułek. Ma zbiornik na wodę o pojemności 240 ml oraz kubek minimalizujący możliwość dostania się nieczystości z zewnątrz.

NA BATERIE: ekspres zasilany jest akumulatorami 10,8 V, 14,4 V oraz 18 V.

CENA: OK. 420 ZŁ





Kuchenka turystyczna na drewno

Sposobów na przygotowanie ciepłego posiłku podczas kempingowania jest sporo – można wykorzystać kuchenki na paliwo stałe, na alkohol, na gaz (kartusze lub zwykłe butle), są też takie zasilane drewnem. Taka mała namiastka ogniska, wystarczy pozbierać trochę chrustu i suchych gałęzi – to zawsze będziemy mieli pod ręką.

SPORA MOC: litr wody na kuchence takiej jak na zdjęciu ugotuje się po około 10 minutach.

CENA: OK. 200 ZŁ

Panel słoneczny

Trudno nawet w wolnym czasie obejść się bez smartfona, na biwaku przydadzą się też latarki – oba te sprzęty wymagają okresowego doładowywania. Właściwie można wykorzystać do tego auto, ale lepiej nie ryzykować rozładowania akumulatora rozruchowego. Panel solarny jest ciekawą alternatywą.

RÓŻNE MOŻLIWOŚCI: widoczny na zdjęciu panel mocy 50 W ma 55 na 33 cm i wystarcza do naładowania przeciętnego telefonu w około 2 godziny (na pełnym słońcu).

CENA: OK. 200 ZŁ



Sprawa wstydliwa, ale nie do uniknięcia: toaleta turystyczna może być nieoceniona.



Toaleta turystyczna

Natury się nie oszuka, a brak dostępu do WC często jest podstawową przyczyną rezygnacji z biwakowania na dziko. Przenośne, składane toalety mogą w pewnym stopniu rozwiązywać ten problem. Obok jedno z rozwiązań – przypominające krzesło, wykorzystujące worki na śmieci przesypywane trocinami.

WYMIARY: po rozłożeniu toaleta mierzy 45 cm wysokości i 33 cm głębokości. Trójkątny kształt zapewnia wygodne siedzenie. Testowana dla maksymalnego obciążenia 150 kg.

CENA: OK. 200 ZŁ



Prysznic turystyczny przyda się nie tylko do kąpieli, można nim także opłukać stopy po zejściu z plaży czy zmyć naczynia ciepłą wodą pod ciśnieniem.

Prysznic kempingowy solarny

Prysznic na biwaku to już prawdziwy luksus. Aby zażyć takiej wygody, wystarczy skorzystać z przenośnego prysznica – takie jak ten zapewniają wodę pod ciśnieniem (mają pompkę jak ogrodowe rozpylacze) – nie wymagają więc zawieszania, czarny kolor umożliwia nagrzanie się wody do całkiem wysokiej temperatury, 10 litrów wody wystarczy do umycia się lub zmycia naczyń.

KOMPAKTOWY: po zwinięciu prysznic ma wymiary zaledwie 22 x 22 x 40 cm. Napełniony – 52 na 24 cm.

CENA: OK. 270 ZŁ

Kabina prysznicowa

Każdy potrzebuje czasami odrobiny prywatności – to jest bardzo dobre rozwiązanie. W kabinie można skorzystać z turystycznego prysznica, można ją wykorzystać jako przebieralnię, ewentualnie zasłonę dla toalety. Materiał nie prześwituje, kabina nie ma dachu, co zapewnia świetną wentylację.

BŁYSKAWICZNE ROZKŁADANIE: podobnie jak wiele namiotów, dzięki sprężynującym masztom rozkładają się praktycznie same dosłownie w 2 sekundy.

CENA: 280 ZŁ



Kto biwakuje często i z dala od cywilizacji, nie powinien oszczędzać na sprzęcie. Pozostali mogą wybrać produkty niższej klasy.

Zestaw naczyń kempingowych

Praktycznie kompletna zastawa i naczynia kuchenne potrzebne dla dwóch osób: garnek, czajnik, patelnia, dwa kubki, do tego sztućce i maszynka gazowa, do której można podłączyć paliwo plus karabińczyk – nic, tylko gotować i jeść w plenerze.

ŁATWE W PRZEWOŻENIU: poszczególne elementy zestawu mieszczą się jedne w drugich, zajmują więc bardzo mało miejsca. W zestawie siatka do przechowywania.

CENA: OK. 230 ZŁ



Typowy zestaw turystyczny: mnóstwo elementów, które po złożeniu zajmują bardzo mało miejsca.



Stacja zasilania

Sposób na zapewnienie całkiem wydajnego i wytrzymałego zasilania urządzeń elektrycznych – nawet prądem zmiennym 230 V: przenośne banki energii lub stacje zasilające. Po prostu powerbank w większej skali. Tutaj jedno z podstawowych rozwiązań, zapewniające moc zasilania 800 W, wystarczy do ładowania smartfonów, aparatów, głośników bezprzewodowych, lodówek turystycznych, projektorów, przenośnych odtwarzaczy itp.

MOŻE BYĆ DROGO: Stacje o większej mocy i pojemności kosztują nawet 10 tys. zł.

CENA: OK. 1500 ZŁ

eprasa.pl 7004d49b5e

Gumowe miski

Na biwak nie trzeba zabierać tradycyjnych naczyń. Świetną alternatywą dla nich są odpowiedniki wykonane z gumy termoplastycznej i polipropylenu. Tworzywo jest bezpieczne przy kontakcie z żywnością. Tego typu naczynia są lekkie, elastyczne i mogą być składane. Obok prezentujemy przykładowy zestaw misek z sieci Decathlon, ale spektrum miękkich naczyń jest ogromne. Znajdziemy w nim także kubki, zestawy do karmienia zwierząt

WIADRO: 10-litrowe po złożeniu mieć wymiary zaledwie 34 x 4,5 cm.

CENA: OK. 80 ZŁ



Składane miski z tworzywa są świetnym rozwiązaniem dla osób łączących biwak z trekkingiem.

Multitool

Kilkanaście narzędzi, które mieszczą się w dłoni. Każdy multitool zawiera szczypce – i to różni go od scyzoryka, bo pozostałe funkcje są z grubsza podobne – w zależności od modelu multitool może mieć nóż, piłę, pilnik, otwieracze czy nożyczki. Warto pamiętać, że multitool zabierany na biwak nie musi być wyjątkowo solidny, markowy czy drogi. Zwykle używa się go do tak prostych czynności, że wystarczy, że jest pod ręką.

ŚRUBOKRĘT: Multitool powinien mieć na wyposażeniu śrubokręt płaski i krzyżakowy.

CENA: OK. 70 ZŁ





Latarka

Obecnie poszukując jakiejkolwiek latarki, warto przejrzeć chińskie serwisy ogłoszeniowe. Różnorodność sprzętu jest tam ogromna, a jego ceny – umiarkowane. Warto zwracać uwagę, co się kupuje. Brzmi banalnie, ale okazyjnie kupiona czołówka może nie być wyposażona w akumulatory, które trzeba osobno dokupić. Warto brać pod uwagę lampki, które mogą emitować do przodu także czerwone światło. Jego używanie po zmroku jest bardziej komfortowe dla oczu.

ŹRÓDŁO ŚWIATŁA: Jeżeli preferujemy stacjonarny wypoczynek, to zamiast czołówki z pojedynczą, dalekosiężną lampą wybierzmy model ze świetlną listwą, która daje snop krótkiego, ale mocno rozproszonego światła.

CENA: OK. 100 ZŁ



Jetboil Flash Java 2.0 to topowy model kuchenki. Są też dostępne znacznie tańsze.

Jetboil

Kto biwakował w chłodny lub wietrzny dzień, ten wie, jak dużym problemem bywa podgrzanie wody przenośną kuchenką. Naprzeciw potrzebom miłośników turystyki, wspinaczki czy ekspedycji wyszła amerykańska marka Jetboil, która opracowała zestawy do błyskawicznego gotowania – prezentowany obok zestaw pozwala na zagotowanie 0,5 l wody w zaledwie 120 s, co ogranicza zużycie gazu.

AKCESORIA: Sitko ułatwia przygotowanie kawy, a motyw płomienia zmienia kolor pod wpływem temperatury.

CENA: OK. 780 ZŁ

Wpływ na listę kempingowego ekwipunku ma styl biwakowania – gdy cenimy mobilność, to warto celować w lekkie i wielofunkcyjne sprzęty.

Śpiwór syntetyczny

Aby cieszyć się w nocy komfortem termicznym, trzeba dopasować śpiwór do planowanych aktywności. Kluczowy parametr to określone przez producenta śpiwora temperatury – maksymalna, komfortowa i dolna bądź ekstremalna. Wskaźnik komfortu jest oparty o możliwość spania w komfortowych warunkach termicznych przez „standardową kobietę". Przy temperaturze dolnej typowy mężczyzna nie powinien się budzić z zimna, a temperatura ekstremalna (jeżeli jest podana) to próg ochrony przed hipotermią.



PLUSY SYNTETYKÓW: Sztuczne wypełnienie jest tańsze od puchu, zawilgocenie mu nie straszne i szybko schnie. Śpiwory syntetyczne ważą więcej i gorzej kompresują się od puchowych, ale przy podróży autem nie jest to takim problemem jak przy wędrówce pieszej.

CENA: OK. 85 ZŁ

Automatyczna linka

Absolutną podstawą każdego kempingowego ekwipunku jest linka (czy choćby stare sznurowadła) – niezbędna chociażby do rozwieszenia przemoczonych lub wypranych ubrań. Kto ceni wygodę, może rozejrzeć się za automatycznie zwijaną, 8-metrową linką. Z obu stron jest zakończona karabińczykami, które istotnie ułatwiają jej rozwieszenie oraz późniejszy demontaż.

SUSZENIE PODCZAS JAZDY: Linkę można rozwiesić między sufitowymi uchwytami dla pasażerów drugiego czy trzeciego rzędu siedzeń.

CENA: OK. 20 ZŁ



Akcesoria turystyczne warto wybierać w jaskrawych kolorach – utrudniają ich zgubienie czy pozostawienie ich podczas pakowania.

Przenośna piła

Wiele osób nie wyobraża sobie biwaku bez ogniska. Jeżeli nie chcemy kupować drewna czy wozić w aucie siekiery, rozwiązaniem może okazać się przenośna piła. Nie warto wybierać typowo surwiwalowych modeli w postaci linki zakończonej metalowymi uchwytami. Jest niezwykle kompaktowa oraz lekka, ale mało wygodna w użyciu oraz nieprzesadnie efektywna.

JAK ŁAŃCUCH: Optymalne rozwiązanie to piła przypominająca rowerowy łańcuch, tyle że z zaostrzonymi ogniwami.

CENA: OK. 20 ZŁ



Wygodne połączenie łyżki, widelca oraz niewielkiego noża.



Spork

Biwakowanie to nie tylko kontakt z przyrodą, ale również sztuka minimalizmu – nadmiar bagażu nie uprzyjemnia wypoczynku. Jednym z rozwiązań zmniejszających liczbę zabieranych przedmiotów jest spork (od słów spoon i fork, czyli łyżka i widelec). Sporki mogą być wykonane z różnych tworzyw – nie tylko sztucznych, ale i metalu, jak stal nierdzewna czy tytan. Oczywiście wpływa to na ich ceny.

SZWEDZKA MARKA: Jednym z wiodących i bardziej cenionych producentów kempingowych sztućców oraz sprzętu do gotowania jest Light My Fire Sweden – jej spork znajduje się na zdjęciu.

CENA: OK. 35 ZŁ

eprasa.pl 7004d49b5e

Dmuchany namiot

Nocleg pod namiotem nie musi być poprzedzony jego żmudnym rozkładaniem, a przestrzeń pod materiałowym dachem wcale nie musi być limitowana. Kto szuka wygody, powinien rozejrzeć się za namiotem dmuchanym. Funkcję struktury nośnej pełnią wypełnione powietrzem żebra, które nie są tak podatne na mechaniczne uszkodzenia, jak tradycyjny szkielet namiotu. Głównym zagrożeniem dla namiotów pompowanych jest oczywiście przebicie. Nie są to więc propozycje dla osób preferujących biwakowanie w ekstremalnych warunkach. Zresztą takie namioty nie do tego służą.

ŚWIETNE DO AUTA: Konieczność wożenia pompki czy masa namiotu to nie problem.

CENA: OK. 1500 ZŁ



Namioty dmuchane Quechua Air Seconds występują aż w pięciu rozmiarach.



Akcesoria kempingowe oferują nawet marki motoryzacyjne – zwykle są one drogie

Tabletki do uzdatniania wody

Woda to życie, ale nieraz duży problem – może stać się źródłem rozstroju przewodu pokarmowego. Jeżeli podczas biwaku będziemy korzystali nie tylko z wody butelkowanej lub po prostu planujemy dłuższe wędrówki, to warto kupić tabletki do uzdatniania wody. Katadyn Micropur są bezchlorowe, a oparte na jonach srebra. Zapobiegają rozwojowi bakterii i brzydkiego zapachu wody znajdującej się w zamkniętym pojemniku.



100 niewielkich tabletek może uzdatnić aż 100 l wody.

INSTRUKCJA: Warto sprawdzić czy dany produkt sprosta zanieczyszczeniom, których się spodziewamy w wodzie.

CENA: OK. 120 ZŁ

Zapalniczka żarowa

Rozpalanie ognia zapałkami może ma w sobie romantyzm, podobnie jak korzystanie z krzesiwa czy zapalniczki na benzynę, ale bywa problematyczne. Temperatura płomienia nie jest wielka, jego czas „pracy" nie należy do długich, a do relatywnie łatwo o jego zdmuchnięcie. Na biwaku warto mieć ze sobą zapalniczkę żarową. Na dobrą sprawę jest to niewielki palnik. Zdmuchnięcie płomienia jest w zasadzie niemożliwe. Jego skupienie przyda się, gdy będziemy musieli go użyć chociażby do nadtopienia końcówki strzępiącego się sznurowadła.



WODOODPORNOŚĆ MA ZNACZENIE: Zamoknięta zapalniczka niestety nie zadziała do czasu wyschnięcia.

CENA: OK. 20 ZŁ

Latarko-powerbank

Elektryczne akcesoria na biwak powinny być wodoodporne.

Jedną z najważniejszych cech kempingowego ekwipunku jest wielofunkcyjność. W te założenia wpisuje się debiutujący na polskim rynku Xtorm Powerbank Flashlight. To nowoczesny powerbank o pojemności 10 500 mAh, który zintegrowano z latarką o mocy świetlnej na poziomie 1000 lm. Producent podaje, że dioda o mocy 15 W może zapewnić strumień światła o zasięgu aż 605 m. W trybie pełnej mocy latarka może pracować przez 10 godzin, a po zmniejszeniu mocy świetlnej do 300 lm – przez 25 h.



CENA: OK. 340 ZŁ

PODSUMOWANIE

Oferta specjalistycznych sklepów turystycznych, a nawet sieciowych marketów sportowych, takich jak Decathlon, jest niezwykle bogata, a ceny nie są zaporowe. Zwłaszcza że tego typu ekwipunek będzie służył przez wiele wyjazdów, a wydatek jest jednorazowy. Warto sprawdzić sprzęt przed zakupem i dobrać odpowiednią wersję do swoich potrzeb, uwzględniając choćby to, czy po złożeniu zmieści się w bagażniku naszego auta.

eprasa.pl 7004d49b5e

Perspektywa ucieczki od codzienności kusi.

Vanlife dla początkujących



A może rzucić to wszystko i... kupić kampera, zacząć podróżować, pracować zdalnie i wyrwać się z codziennej rutyny? W zasadzie nic nie stoi na przeszkodzie. Sprzęt na pewno jest dostępny.

Jeszcze kilka lat temu kojarzył się głównie z hipisami, surferami i amerykańskimi filmami drogi. Dziś vanlife to nie tylko styl życia, ale coraz częściej – odpowiedź na potrzebę niezależności, mobilności i ucieczki od „normalności". Czym właściwie jest vanlife, jakimi pojazdami się jeździ, ile to kosztuje i czy da się przy tym (w miarę) normalnie pracować?

Vanlife – czyli co?

W skrócie: to życie (czasowe lub stałe) w pojeździe przerobionym na mieszkanie. Nie chodzi o wakacyjny wyjazd kamperem z wypożyczalni, tylko o stworzenie własnej, mobilnej przestrzeni, która pozwala spać, gotować, pracować i podróżować – bez rezerwacji hoteli i przymusu wracania do „bazy".

Vanlife może trwać tydzień, miesiąc albo kilka lat. Dla jednych to sposób na wakacje, dla innych – styl życia. Jedno jest pewne: jeśli myślisz, że chodzi tylko o ładne zdjęcia na Instagramie, to jesteś

Rodzaje pojazdów kempingowych

Do vanlife'u wykorzystuje się różne rodzaje pojazdów – wszystko zależy od potrzeb, budżetu i stylu podróżowania. Najpopularniejsze opcje to: campervany – przerobione dostawcze busy (np. Fiat Ducato, Mercedes Sprinter, VW Crafter), kampery typu półintegra i alkowa – gotowe pojazdy turystyczne z zabudową, kampery wyprawowe i 4x4 – na bazie pick-upów i aut terenowych (np. Toyota Hilux z zabudową) czy namioty dachowe i zabudowy pick-upów – dla minimalistów i fanów dzikich terenów.

Opcji jest więc sporo, szerzej podstawowe z nich opisujemy obok. Kluczowe jest jednak określenie tego, w jaki sposób planujemy spędzać czas – wygodna na kempingu alkowa polegnie może i w pierwszym wjeździe do lasu, ze względu na dużą masę i tendencję do zakopywania się w grząskim terenie oraz długie zwisy. „Przeprawówka" dla odmiany kiepsko nada się dla kogoś, kto planuje długie podróże z rodziną.



Integra/półintegra/alkowa

Dodatkowe miejsce nad kabiną

Alkowa rozpoznawalna jest po charakterystycznej nadbudowie nad kabiną – tam zazwyczaj znajduje się łóżko. Półintegra to kompromis między alkową a integrą – część mieszkalna jest zintegrowana z kabiną kierowcy, ale bez nadbudowy nad szoferką. Wygląda bardziej „aerodynamicznie". W integrze cały pojazd stanowi jedną całość, bez wyodrębnionej kabiny kierowcy. Często budowany na bazie ramy, nie gotowego auta (bez oryginalnej kabiny).

+ Sporo miejsca do spania, dobre dla większych ekip czy rodzin
− Z racji wysokości wyższe spalanie, mogą wystąpić ograniczenia w ruchu

Boks kempingowy

Doraźna przeróbka na kampera

Popularne kombivany i nieduże vany, a nawet SUV-y, „terenówki" i większe kombi można łatwo i szybko zmienić w samochody kempingowe. Może trudno się do takiego pojazdu przeprowadzić na stałe, ale rozszerza to pole możliwości. Po to wymyślono tzw. skrzynie kempingowe, określane też camperboxami. To modułowy system mieszczący się w bagażniku wspomnianych samochodów – nie wymaga specjalistycznego montażu, wystarczy go włożyć na swoje miejsce, bez używania specjalistycznych narzędzi, wiercenia dziur itp.

+ Duża elastyczność użytkowania auta
− Ograniczona przestrzeń i wygoda



eprasa.pl 7004d49b5e

Czy vanlife jest odpowiedzią?

Współczesny vanlife to nie harcerstwo, kiedy myjemy się w jeziorze, jemy z konserw, odcinamy się od zewnętrznego świata i jesteśmy zdani na siebie. Oczywiście można to zorganizować i w ten sposób, ale wcale nie trzeba rezygnować ze zdobyczy cywilizacji.



Wygodne fotele, sofa, zlew, kuchenka – wszystko na małej powierzchni, ale zapewnia w miarę wygodny pobyt nawet w odległych miejscach. Można przywyknąć.



Konfiguracji kabin jest mnóstwo, każdy może wybrać optymalną dla siebie. Wygodne łóżko to podstawa, może być jednak zamontowane na stałe lub składane, by pomieścić sprzęt.



Kuchnię można wyprowadzić na zewnątrz, unika się nieprzyjemnych zapachów, łatwiej się ją czyści. Od pogody można osłonić się rozkładaną markizą.

Chętnych na kampery przybywa

Rozmawiamy z Piotrem Wolskim, właścicielem firmy Mobitech Caravan Center, zajmującej się sprzedażą nowych i używanych kamperów. Firma działa od ponad 20 lat, powstała z pasji do podróżowania, stara się promować caravaning. Współpracuje z największymi firmami z branży, oferuje pełne doradztwo, montaż dodatkowych akcesoriów itp. Jak kwestie związane z vanlife wyglądają okiem specjalisty?

Czy vanlife to chwilowa moda, czy nadal cieszy się zainteresowaniem?
Okres pandemii był wyjątkowy pod względem sprzedaży, teraz rynek wrócił do normalności, choć z roku na rok przybywa chętnych do kupna kampera. Podróże kamperem dają bardzo dużą wolność w odkrywaniu nowych nieznanych miejsc i nie są już wczasami „pod gruszą", które pamiętamy.

Czy klienci częściej wybierają nowe pojazdy, czy używane?
Rynek sprzedaży nowych kamperów i przyczep kempingowych stale rośnie, liczba rejestracji nowych kamperów w 2024 roku to ok. 2000 szt., używanych ok. 3000 szt. W przyczepach ta różnica jest jeszcze większa (ok. 950 szt. do 8500 szt.). Klientów na nowe kampery cały czas przybywa. Kamper to jakby drugi dom i często chcą oni, by był nieużywany, pachnący nowością.

Jakie marki wykorzystywane są jako platforma i czym jest to powodowane?
Do budowy kamperów producenci najczęściej używają podwozi z grupy Stellantis, czyli Fiata, Peugeota i Citroena (rodzina Ducato i pochodne, Ople Movano), potem jest Ford ze swoim Transitem i Mercedes ze Sprinterem. Rzadziej wybierane jest podwozie Renault Mastera.

Ile trzeba wydać na wygodnego kampera?
W sezonie 2025 ceny kamperów zaczynają się od ok. 300 tys. zł i sięgają miliona. Należy wspomnieć także o kamperach po parę milionów złotych, ale to jednostkowe „strzały".

Czym będzie się różnił kamper przeznaczony do vanlifu od takiego skrojonego pod typowy karawaning? Na co zwrócić uwagę przy zakupie.
Vanlife to nowe określenie na dłuższy pobyt w kamperze typu kampervan. Myślę, że jest odmianą karawaningu. Kampervany to z reguły samochody typu furgon przebudowane na kampery, tj. posiadające łóżko, kuchnię, łazienkę i inne udogodnienia do mieszkania. Powierzchnia mieszkalna dostępna w kampervanie jest z reguły mniejsza niż w pozostałych typach kamperów, takich jak alkowa, półintegra i integra.



Piotr Wolski, właściciel,
Mobitech Caravan Center,
www.mobitechcc.pl

mobitech caravan center



Campervan

Wtapia się w otoczenie

To klasyczny „dostawczak" (np. Fiat Ducato, Mercedes Sprinter, VW Crafter), który został zaadaptowany na pojazd mieszkalny. Może być fabrycznie zabudowany lub przerobiony samodzielnie. Dobry do podróży we dwójkę, spania na dziko, także w miejscach, w których nocleg formalnie nie jest dopuszczalny (ale w sytuacjach awaryjnych czasami nie ma wyjścia), można nim wjechać do miast, w tym zabytkowych, ze względu na ograniczone wymiary. Ale miejsca jest mało.

+ Kompaktowy, łatwy w prowadzeniu, dyskretny, mniejsze spalanie
− Mniej przestrzeni, brak oddzielnej łazienki w wielu wersjach (ale nie zawsze)

Zabudowa na pick-upa

W teren i na co dzień

To specjalne moduły mieszkalne montowane na „pace" pick-upa, robione „pod wymiar" konkretnego auta. Mogą być mocowane na stałe do ramy auta, ale najczęściej są demontowalne – po zdjęciu z auta zostawia się je na podporach. Opcji jest zresztą więcej, mogą być sztywne, cały przedział osobowy jest wówczas dobrze izolowany, mogą być z rozsuwanym dachem, pod którym jest łóżko (co obniża wysokość i środek ciężkości).

+ Możliwość odpięcia zabudowy i używania auta osobno, świetne właściwości terenowe (w zależności od pick-upa)
− Mniej miejsca, mniejsza izolacja termiczna





Pojazd wyprawowy

Gdy vanlife wejdzie komuś mocno do głowy

Zabudowy na bazie terenowych ciężarówek (np. Unimog, MAN, Iveco, włączając pojazdy pierwotnie przygotowane dla wojska – fantazja nie zna granic w tym przypadku), przystosowane do podróży po bezdrożach, pustyniach, tundrze.

+ Niezależność, możliwość zjechania z utartych szlaków, takie pojazdy naprawdę dobrze radzą sobie w ciężkim terenie i zapewniają dużą autonomię od zewnętrznego środowiska.
− Cena, idąca w miliony w dowolnej walucie (znowu – fantazja nie zna granic), ograniczenia w poruszaniu się w ciasnych miejscach, wymagane dodatkowe uprawnienia do kierowania, wysokie koszty utrzymania.

Van 4x4

Najbardziej uniwersalne rozwiązanie?

To klasyczne campervany (czyli zabudowane busy), ale na bazie odmian z napędem na cztery koła. A to zmienia wiele, zwłaszcza że w pakiecie zazwyczaj wchodzą zmiany w zawieszeniu pojazdu, dodatkowe osłony chroniące podwozie, wyciągarki, uchwyty do mocowania lin ratunkowych – wbrew pozorom takie pojazdy mają zaskakująco dobre właściwości terenowe, co pozwala dotrzeć na o wiele bardziej ciekawe miejsca biwakowania. Na pewno z dala od typowych kempingów.

+ Bardzo dobre połączenie mobilności oraz niezależności
− Cena – auta 4x4 są zauważalnie droższe



eprasa.pl 7004d49b5e

Ważne wyposażenie

Jeśli planujemy spędzać w kamperze sporo czasu, warto zadbać o wyposażenie ułatwiające codzienne życiowe czynności, od gotowania po zdalną pracę.



ZMYWARKA To luksus w kamperze, ale przydatny. Dostępne są wersje kempingowe.



LODOWKA Podstawa, największa jak się da, ale są też małe odmiany.



KUCHENKA Jeśli decydujemy się na nocleg z dala od cywilizacji, powinna być wydajna.



TOALETA Proza życia, jeśli mamy w kamperze toaletę, trzeba będzie ją samemu opróżniać.



POWERBANK Wbudowane czy przenośne akumulatory pozwolą magazynować prąd.



INTERNET Od komórek po satelitarny Starlink: Dostęp do sieci jest już prawie wszędzie.

w błędzie. Bo vanlife to też rozmrażanie rur o świcie, gotowanie na dwóch palnikach i szukanie zasięgu komórki w środku lasu. No, chyba że masz coś bardziej zaawansowanego.

Czym się jeździ?

Wachlarz wykorzystywanych pojazdów jest szeroki – od miejskich „dostawczaków" po pełnoprawne domy na kołach. Najczęściej spotykane są campervany (busy przerobione na mieszkalne). Są popularne, bo dają niezły kompromis między rozmiarem a funkcjonalnością. Alkowy i półintegry to już klasyczne kampery – większe, bardziej komfortowe, z gotową zabudową. Idealne dla rodzin, ale nie zawsze praktyczne w dzikim terenie. Są też kampery 4x4 i tzw. wyprawówki, czyli pojazdy terenowe z zabudową lub specjalne kontenery na podwoziu pick-upa, a do tego cała masa „samoróbek".

Cena jest umowna

Koszty? Zależne od wyobraźni i umiejętności. Zaczynają się od 30 tys. zł, jak mamy vana i sami go przerobimy na coś użytecznego do życia. Kampery to kilkaset tysięcy, pojazdy naprawdę przeprawowe kosztują miliony.

Samo życie na drodze wcale nie musi być tanie. Trzeba liczyć się z kosztami paliwa (zwłaszcza przy 10-13 l/100 km), jedzenia, ubezpieczenia, przeglądów, czasem campingów i serwisów technicznych. Plus nieoczywiste wydatki, jak powerbanki, karty SIM, nowy zamek do drzwi po próbie włamania... życie pisze własne scenariusze.

Życie łatwe nie jest

Z zewnątrz – bajka: kawa z widokiem na fiord, śniadanie w dzikim lesie, zachód słońca nad morskim klifem. Ale życie w vanie to też minimalizm i logistyka. Trzeba planować, gdzie zatankować wodę, gdzie spuścić szarą wodę (po zmywaniu) i opróżnić toaletę, gdzie zrobić pranie, gdzie się umyć i gdzie zaparkować na noc.

Praca w drodze

W dobie pracy zdalnej coraz więcej osób zabiera laptopa do busa i pracuje, skąd zechce. Klucz? Dobre zasilanie oraz szybki internet. Kamperowcy montują panele solarne, przetwornice, akumulatory, routery LTE z zewnętrzną anteną, może Starlink. Do tego karty SIM z dużym pakietem danych i gotowe – biuro z widokiem na góry.

Czy warto? Jeśli lubisz wolność, podróże, zmienność, naturę i minimalizm – zdecydowanie tak. Vanlife nie jest dla każdego, ale dla wielu to najlepsze, co im się w życiu przytrafiło.

TEKST: BARTOSZ ZIENKIEWICZ
ZDJĘCIA: ARCHIWUM, 123 RF

Przed zakupem



Zakup używanego kampera jest dużo trudniejszy niż zwykłego auta osobowego i wymaga jeszcze więcej ostrożności i uwagi. Podpowiadamy, na czym trzeba się skupić, żeby uniknąć kosztownego błędu. Popyt często przewyższa podaż, a wielu nowych fanów karawaningu nie zapoznaje się na wstępie z typowymi bolączkami używanych samochodów kempingowych, przez co istnieje duże prawdopodobieństwo trafienia przez nich na „minę".



Korozja

Korozja dyskwalifikuje starsze kampery, w przypadku nowszych konstrukcji są to raczej uszkodzenia wynikające z kolizji lub wywołane wilgocią. Wykonane zazwyczaj z tworzyw sztucznych, aluminium i materiałów izolacyjnych nadwozie często zawiera również drewno. Niewykryte na czas i niefachowo usunięte nieszczelności sprawiają, że auta nie opłaca się naprawiać.

Uszkodzenia nadwozia

Nawet niewielkie pęknięcia plastikowych elementów mogą nastręczyć problemów. Nie każdy wie, że części do starszych modeli zazwyczaj nie są już dostępne lub ich ceny są liczone w tysiącach złotych. Dotyczy to zarówno elementów nowych, jak i używanych. W pojazdach półzintegrowanych często parcieje uszczelka między kabiną a nadwoziem. Trzeba zwrócić uwagę na te newralgiczne elementy.

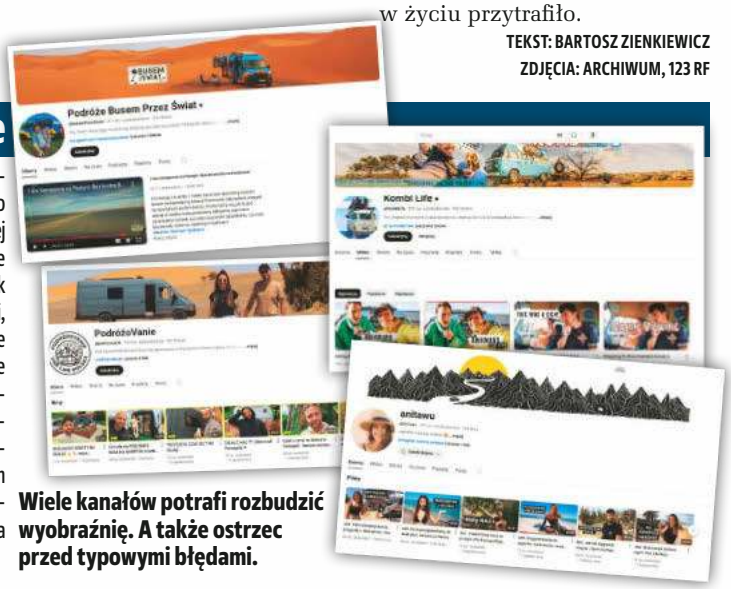


Vanlife oczami praktyków: kanały na YouTube

Oglądanie kanałów o vanlifie na YouTube (prowadzonych przez Polaków jest mnóstwo) to nie tylko forma rozrywki, ale też naprawdę solidne źródło wiedzy, inspiracji i ostrzeżeń przed typowymi błędami. Bardzo dużo można nauczyć się o samej budowie kampera. Twórcy dzielą się procesem konwersji krok po kroku – od gołej blachy po pełne, gotowe wnętrze (np. Tomasz Slowinski, Kapitan Planeta). Druga sprawa to codzienne życie w vanie. Youtuberzy pokazują swoją rutynę: jak wygląda poranek, gdzie się gotuje, jak się śpi, jak rozwiązują temat toalety i prysznica, gdzie się zatrzymują na nocleg (np. Odyn, Spanie w Vanie, Anitawu, Lost in Nature PL, the slowlifers). Dużo mówi się o tym, jak wygląda życie „off-grid" – czyli bez dostępu do normalnych źródeł prądu i wody. Ważnym wątkiem jest podróżowanie – gdzie jechać, gdzie wolno spać „na dziko", jak znaleźć fajne miejsca z dala od ludzi albo z pięknymi widokami.



Podróże z pupilami to konieczność zadbania o miejsce dla nich, pożywienie i dokumenty.



Wiele kanałów potrafi rozbudzić wyobraźnię. A także ostrzec przed typowymi błędami.

eprasa.pl 7004d49b5e





Ślady napraw

Silikon, taśma i wkręty oraz inne ślady doraźnych napraw, np. obecność uniwersalnych uszczelek, wcale nie muszą świadczyć o zaradności właściciela. W przypadku używanego kampera to nierzadko sygnał, że pojawiły się problemy, których usunięcie klasycznymi metodami nie było możliwe, zabrakło części lub koszt naprawy byłby wysoki.

Zapach stęchlizny

Według specjalistów od pojazdów kempingowych sygnałem alarmowym jest już zapach stęchlizny we wnętrzu. Warto przyjrzeć się meblom, ich powierzchniom i zamkom. Cała technika pokładowa powinna działać – od ogrzewania przez system satelitarny po lodówkę. Podczas oględzin należy podłączyć butlę gazową i zapewnić dostęp do zasilania. Może być trudno dopasować zamienniki do istniejącej zabudowy.



Budować czy zamówić?

Budowa auta do vanlife'u to przygoda, ale też spore wyzwanie – zarówno techniczne, jak i logistyczne. Jeśli myślisz o zbudowaniu własnego kampera (czy to samodzielnie od zera, czy korzystając z pomocy specjalistów), jest kilka ważnych rzeczy, które warto mieć na radarze od samego startu. Na samym początku warto dobrze przemyśleć, do czego będzie służyło auto. Inaczej buduje się vana na wakacyjne wypady, a inaczej dom na kołach do życia cały rok. Trzeba określić, ile osób będzie podróżować, czy potrzebujesz łazienki, jak często chcesz być off-grid (czyli bez dostępu do prądu i wody), czy będziesz jeździć zimą, a także czy zależy Ci na terenie (4x4), czy raczej na kompaktowości. Od tego zależy praktycznie każda decyzja – od wyboru auta po rozkład wnętrza. Samodzielna budowa ogranicza koszty i może być prowadzona etapami, ale nie mając doświadczenia łatwo też o błędy.



Na rynku nie brakuje firm zajmujących się konwersją na kampery „pod klucz".



Praca we własnym zakresie stanowi spore ryzyko, wyzwań jest mnóstwo.

PODSUMOWANIE

Vanlife to nie tylko romantyzm. To też ciągłe naprawy, ograniczona przestrzeń, wilgoć, brak prywatności, ciasnota, czasem samotność. Trzeba lubić kompromisy, być odpornym na stres i mieć smykałkę do samodzielnego rozwiązywania problemów. Do tego dochodzą kwestie formalne: zmiana przeznaczenia pojazdu, legalizacja zabudowy, ważenie auta (przekroczenie DMC to duży i kosztowny problem), ubezpieczenie, mandaty w krajach, gdzie dzikie biwakowanie jest zabronione itd.

REKLAMA



epresa.pl/7004d49b5e

Autem z rowerem

Na dachu czy na haku? Rower szosowy czy e-bike? Przed wyborem bagażnika na jednoślad warto się zastanowić.



BAGAŻNIKI DACHOWE

Ciągle najpopularniejszy sposób przewożenia rowerów autem. Bagażniki tego typu nie są drogie, wadami są trudność w mocowaniu rowerów, większe spalanie i duża wysokość zestawu.





Thule Proride

Pionowy bagażnik rowerowy do bardzo szybkiego i wygodnego montażu – na rowery o wadze do 20 kg. Specjalnie zaprojektowany uchwyt na ramę i rynienka na koła ułatwiają szybkie załadowanie roweru.



Peruzzo Modena

Peruzzo Modena jest kompatybilny z większością typowych rowerów – jego zacisk obejmuje ramy okrągłe o średnicy 25-60 mm i owalne 80x100 mm. Waga roweru do 15 kg.



Fisher

Ciekawostka: bagażnik do przewozu rowerów w pozycji leżącej. Platforma z uchwytami jest ruchoma i można ją zsunąć na bok auta, co znacznie ułatwia załadunek. Maks. ładowność 30 kg.

BAGAŻNIKI NA HAK

Platformy z mocowaniem zaciskającym się na kuli haka. Wada – trzeba mieć oczywiście hak. Ale wygoda użytkowania jest o wiele wyższa.





Thule VeloCompact 3

Wersja na 3 rowery, która dzięki sprzedawanemu osobno adapterowi pomieści czwarty jednoślad. Sprawdzi się zarówno dla rowerów szosowych, górskich, jak i elektrycznych.



Peruzzo Siena 3

Umożliwia przewóz do trzech rowerów o łącznej masie do 51 kg (maksymalnie 17 kg na rower). Możliwość złożenia platformy ułatwia przechowywanie i transport, gdy nie jest używana. Są wersje z możliwością odchylania i mocowane na sztywno.



Westfalia BC60

Standardowo na dwa rowery, z możliwością zastosowania adaptera na trzeci. Maksymalna masa jednego roweru to 30 kg, sprawdzi się więc do przewozu e-bike'ów.

BAGAŻNIKI NA KLAPĘ

Mocuje się je za pomocą pasów i uchwytów do drzwi bagażnika. Nie wymagają ani haka, ani relingów dachowych. Niestety, często nie są zbyt stabilne, łatwo też porysować lakier.





Thule WanderWay

Zoptymalizowany pod kątem mocowania na VW Transporterze T6. Bazowo na dwa rowery, z adapterami nawet na cztery. Montowany jest na tyle wysoko, że nie zasłania świateł i tablicy.

Peruzzo Cruiser Delux 3

Prosty i tani (nawet bez promocji), a do tego uniwersalny bagażnik rowerowy montowany na tylną klapę samochodu, jest przeznaczony do przewozu trzech rowerów o łącznej wadze do 45 kg.

Menabo Logic 2

Przeznaczony do przewozu dwóch rowerów o łącznej wadze do 30 kg. Konstrukcja bagażnika umożliwia otwieranie klapy bagażnika bez konieczności jego demontażu (bez rowerów).





O zaletach jazdy rowerem nie trzeba chyba nikogo przekonywać. Zwłaszcza gdy mamy trochę wolnego czasu i ochotę, by ruszyć się nieco dalej z domu. Warto zabrać swoje rowery w drogę, do bazy planowanego wypadu najpewniej odbędzie się to samochodem. Jak zrobić to bezpiecznie i wygodnie? Jest kilka sposobów.

Bagażnik dachowy to opcja stosunkowo niedroga i uniwersalna – pasuje do większości pojazdów wyposażonych w relingi lub belki poprzeczne. Trzeba jednak liczyć się z większym oporem powietrza, wyższym spalaniem oraz trudnością w załadunku.

Rosnącą popularnością cieszą się platformy montowane na hak. To najwygodniejsza i najbardziej stabilna opcja, szczególnie dla właścicieli cięższych rowerów elektrycznych. Taki bagażnik pozwala łatwo załadować nawet cztery jednoślady, a jego konstrukcja często umożliwia odchylenie wraz z rowerami, by uzyskać dostęp do bagażnika samochodu. Rowery schowane w cieniu aerodynamicznym auta mało wpływają też na spalanie.

Do samochodów bez haka rozwiązaniem mogą być bagażniki na tylną klapę. Są tańsze, łatwe w montażu i przeznaczone głównie dla lekkich rowerów. Niestety, ich stabilność zależy od modelu auta, a nieumiejętne zamocowanie może prowadzić do uszkodzenia lakieru czy karoserii. W przypadku SUV-ów i aut terenowych z tylnym kołem zapasowym istnieje jeszcze inna opcja – bagażnik mocowany na kole, który jest szybki w obsłudze i nie wymaga dużej ingerencji w pojazd.

Warto pamiętać, że przewożenie rowerów to nie tylko kwestia wygody, ale również bezpieczeństwa i zgodności z przepisami. Przed każdą podróżą należy sprawdzić mocowania, stan pasków i zamków, a także upewnić się, że tablica rejestracyjna i światła nie są zasłonięte. Dodatkowe zabezpieczenie rowerów solidną linką antykradzieżową również nie zaszkodzi.

TEKST: B. ZIENKIEWICZ, ZDJĘCIA: ARCH., PROD.



Inne rodzaje bagażników

Metod na przewożenie rowerów autem jest więcej. Stosunkowo łatwo dostosować je do swoich potrzeb, zarówno pod względem posiadanego auta, jak i rodzaju aktywności.



Bagażniki do pick-upów: wersji jest sporo, np. do mocowania wewnątrz paki lub na relingach rozpinanych na szczytach burt.



Bagażniki na koło zapasowe mogą zainteresować osoby używające aut terenowych. Bez haka, bez relingów, wygodny dostęp.



Systemy do mocowania rowerów wewnątrz. Z uwagi na ograniczoną przestrzeń w aucie zwykle wymagają demontażu przedniego koła roweru.

prasa.pl/7004d49b5e

Im cięższy rower, tym lepszym rozwiązaniem

Rowery na haku



W Polsce popularność rowerów systematycznie rośnie. Jednym z najwygodniejszych sposobów ich przewożenia są bagażniki montowane na haku. Który wybrać?

W Polsce rocznie sprzedaje się ponad milion rowerów. Szacuje się, że ok. 10% z nich to rowery elektryczne. Na Zachodzie to już nawet połowa sprzedaży. Niestety rowery ze wspomaganiem elektrycznym są często ciężkie – wiele waży 20-30 kg. To za dużo, by przewozić je na dachu samochodu. Nawet jeżeli relingi i bagażnik to wytrzymają, to wyzwaniem będzie samo zamocowanie i zdjęcie roweru bez porysowania auta. Tym bardziej że wiele osób przesiada się do SUV-ów – manipulowanie wspomnianą masą na wysokości głowy wymaga potężnej siły. Rozwiązaniem są specjalne bagażniki rowerowe na hak holowniczy, które niezawodnie zabezpieczą nawet masywne modele. Sprawdziliśmy je w naszym teście.

Na początek dobra wiadomość: podczas naszego testu żaden rower elektryczny nie spadł z żadnego z uchwytów nawet podczas awaryjnego hamowania ze 100 km/h. Poszczególne produkty ujawniły jednak spore różnice w stabilności i poręczności, nie wspominając o cenie. Wszystkie opisywane bagażniki, również te najtańsze, mają wspólny mechanizm składania, który umożliwia swobodny dostęp do bagażnika.

To z kolei rodzi pytanie, czy warto inwestować w droższy bagażnik, czy wystarczy nam tańszy model. Oraz jak bezpieczne są uchwyty na rowery elektryczne w codziennym użytkowaniu i w sytuacjach ekstremalnych. Odpowiedzi dostarcza nasz test – na kolejnych stronach prezentujemy wyniki osiągnięte przez biorące w nim udział bagażniki.

Przymierzając się do zakupu bagażnika montowanego na haku, zwróćmy uwagę na maksymalny nacisk na hak. Ten nie jest tożsamy z maksymalnym uciągiem. Wręcz przeciwnie! Przykładowo – jeden z haków, który pozwala na ciągnięcie przyczep o masie do 3500 kg, ma maksymalny nacisk pionowy na poziomie 210 kg.

UEBLER I21 Z

od 4199 zł

Produkt firmy Uebler przekonuje jeszcze przed rozpakowaniem, bo karton z uchwytem jest nie tylko niewielki, ale też lekki. Ten wykonany w głównej mierze z aluminium bagażnik rowerowy na hak waży nieco ponad 13 kg, co zdecydowanie ułatwia jego transport i zamocowanie. Nadaje się więc do aut, w których dopuszczalny nacisk na hak jest niewielki. Najpierw montuje się go na haku, a następnie rozkłada jak origami. Dodatkową tablicę rejestracyjną mocuje się łatwo i bez używania narzędzi. W komplecie są trzy pasy transportowe, którymi można dodatkowo zabezpieczyć koła. Nie jest to jednak konieczne, bo nawet bez nich Uebler i21 Z przekonał w teście bardzo dobrym trzymaniem i bez zarzutu poradził sobie zarówno w slalomie, jak i podczas hamowania awaryjnego. Wciąż istnieje jednak pole do ulepszeń: uchwyty ramy są nieco kłopotliwe w obsłudze. Seryjnie dostarczane paski mogą być zbyt krótkie w przypadku – częstych w rowerach elektrycznych – grubszych ram. Dłuższe paski są dostępne za dopłatą. Punkty odejmujemy też za ostrą krawędź mechanizmu mocującego na hak. Mimo to bardzo drogi uchwyt firmy Uebler zwycięża w teście.

+ Niewielka masa, nieduże rozmiary po złożeniu, stabilność podczas hamowania i pokonywania zakrętów, dobre wyposażenie



eprasa.pl 7004d49b5e



Jak testowaliśmy bagażniki rowerowe

Bagażniki rowerowe są często widywane na dużych kombi i SUV-ach. W trakcie testu postanowiliśmy podążyć za rynkowymi trendami. Do sprawdzenia zalet i wad bagażników posłużyło nam Volvo XC90 T8. Wyróżnikiem szwedzkiego SUV-a jest wysokie dopuszczalne obciążenie haka holowniczego, które wynosi 110 kg. Nie bez znaczenia jest też ładowność auta – 600 kg. Tworzy to spory bufor bezpieczeństwa. Trzeba pamiętać, że dodatkowe obciążenie wiszące w sporej odległości za tylną osią w większym stopniu negatywnie wpływa na zachowanie pojazdu niż znajdujące się między osiami. Opcjonalny hak jest kompatybilny z Fix4Bike. Samochód dociążyliśmy ładunkiem ważącym 300 kg, do tego doszła jeszcze masa kierowcy, bagażnika i rowerów. W teście wykorzystaliśmy dwa elektryczne rowery trekkingowe marki Canyon. Ze względu na swoją masę, bardzo szeroką ramę i grube opony stanowiły one spore wyzwanie dla bagażników. Na torze przeprowadziliśmy próby hamowania awaryjnego z prędkości 100 km/h oraz jazdę slalomem z pachołkami ustawionymi co 18 metrów. Cena produktów nie została uwzględniona w ocenie końcowej.



Hamowanie awaryjne ze 100 km/h. Sprawdzaliśmy, czy zestaw ha haku zachowa stabilność.



Fix4Bike to świeże rozwiązanie. Pod kulą znajduje się trzpień o zunifikowanej konstrukcji, który stanowi wspornik dla współpracujących z nim bagażników.



Masa ma znaczenie. Uebler i21 Z jest wyraźnie lżejszy od konkurentów, w związku z tym można go łatwo zamontować – nawet w pojedynkę.



Nieporęczne uchwyty ramy, paski mocujące mogą być zbyt krótkie w przypadku grubszych ram

EUFAB PREMIUM GO+ od 2126 zł

Właściciel samochodu z hakiem holowniczym kompatybilnym z Fix4Bike (więcej informacji przy zdjęciu powyżej) doceni uchwyt Eufab Premium Go+. Ten solidny bagażnik rowerowy ma dwa dodatkowe trzpienie montowane na haku, co ułatwia montaż i – nie tylko w teorii – znacząco poprawia stabilność. Produkt Eufab uzyskał najlepsze wyniki w naszych testach podczas jazdy. Bagażnik nie kołysał się nadmiernie nawet z opcjonalną szyną na trzeci rower. Rozsuwane blokady kół utrzymują w ryzach także ciężkie modele elektryczne. W przypadku opon o szerokości powyżej 2,35 cala zaleca się jednak zamontowanie większych blokad. Pierwszy montaż trzeciej szyny jest nadmiernie skomplikowany i wymaga użycia narzędzi, których nie dołączono do zestawu. Natomiast kabel łączący tylne światła z wtyczką w zaczepie jest zbyt długi. Ważący 19,5 kg bagażnik zajmuje sporo miejsca nawet po złożeniu, wymaga więc pewnego wysiłku i większego miejsca do przechowywania. Na plus należy zaliczyć rampę ułatwiającą załadunek rowerów oraz dołączoną do zestawu torbę. Ten produkt wygrywa pod względem stosunku ceny do jakości.

+ Najbardziej stabilne trzymanie, łatwy montaż, rampa najazdowa w standardzie, opcjonalna szyna na trzeci rower, wyjątkowo korzystna relacja ceny do jakości

– Skomplikowany pierwszy montaż opcjonalnej trzeciej szyny, duże wymiary po złożeniu, ograniczona dostępność – to już produkt z kilkuletnim stażem, który znaleźliśmy tylko w wybranych kanałach dystrybucji



Dzięki systemowi Fix4Bike bagażnik firmy Eufab jest najstabilniej zamocowany na haku. A to niejedyna jego zaleta.

eprasa.pl 7004d49b5e

W przypadku haków o delikatniejszej budowie obie wartości są mniejsze – może zdarzyć się, że kula haka może być ładunkiem o masie 75 kg. W przypadku rowerów przewożonych na haku znaczenie ma masa nie tylko samych jednośladów, ale i bagażnika, bo dopiero ich zsumowanie daje wartość, z jaką musi zmagać się hak.

Kolejną istotną kwestią jest tablica rejestracyjna. W przypadku przewożenia rowerów na haku tablica zamontowana na tylnej klapie czy zderzaku jest zasłonięta. Jej demontaż z pojazdu i przełożenie na bagażnik jest oczywiście możliwe, tyle że niespecjalnie zgodne z prawem. Niestety dokładnie to samo można powiedzieć o zleceniu wykonania trzeciej tablicy firmie niezwiązanej z wydziałem komunikacji. Przypomnijmy, że po zmianach w prawie poruszanie się po drodze publicznej pojazdem, do którego przytwierdzono tablice nieprzypisane do tego auta, jest zagrożone karą do 5 lat pozbawienia wolności. Dotyczy to również zakładania przerobionych lub podrobionych tablic. Jak zostanie zaklasyfikowany „klon" numerów naszego auta? Lepiej nie sprawdzać, tylko udać się do wydziału komunikacji. Tam po złożeniu wniosku i opłaceniu 52,5 zł można otrzymać dodatkową tablicę rejestracyjną do oznaczania bagażnika. Adnotacja o niej pojawi się w systemie CEPiK. Tylko tak wydana tablica spełnia kryteria legalności.

Po trzecią tablicę nie należy zgłaszać się tuż przed planowaną podróżą. Urząd nie posiada trzeciej tablicy na stanie, tylko musi zlecić jej dorobienie. Oficjalny termin wynosi do 7 dni roboczych, ale w wielu urzędach tablica może być gotowa do odbioru po 3-4 dniach roboczych. Tak czy inaczej może to oznaczać praktycznie tydzień oczekiwania.

Przypominamy także, że hak, nawet zamontowany fabrycznie, także wymaga „legalizacji". W tym celu należy udać się na stację kontroli pojazdów. Diagnosta skontroluje montaż, wiązkę elektryczną i tabliczkę znamionową haka. Wystawi zaświadczenie, z którym należy udać się do wydziału komunikacji, który w dowodzie rejestracyjnym wpisze adnotację o obecności haka.

TEKST: AZ, ŁS
ZDJĘCIA: ZBIGNIEW MAZAR



Wysoka jakość wykonania, łatwa obsługa, opcjonalna szyna do montażu trzeciego roweru, dostępne liczne akcesoria

Niestabilny na zakrętach, różne klucze do uchwytów ramy i samego bagażnika, nieszczelne tylne światła, dość wysoka cena

THULE EASYFOLD 3 — od 3449 zł

Podium zamyka drugi najdroższy bagażnik rowerowy w stawce. Thule EasyFold 3 przekonuje przede wszystkim jakością wykonania i łatwością obsługi. Wystarczy, trzymając za pionowy pałąk, nałożyć bagażnik na hak holowniczy i rozłożyć dwoma ruchami. Przekonują także uchwyty ram. Przy odrobinie wprawy można je zamocować jedną ręką. Szkoda tylko, że nie są zamykane na ten sam klucz, co sam bagażnik. Łatwe w obsłudze są też paski napinające do opon. Thule EasyFold 3 opcjonalnie pomieści trzeci rower i nie wymaga to większego majsterkowania. Już przy przewożeniu dwóch rowerów elektrycznych uchwyt przekręcał się jednak podczas dynamicznej jazdy lub bardziej gwałtownych manewrów, czasem nawet do końca zakresu. Choć nie ma to wpływu na bezpieczeństwo, to lepiej się zatrzymać i wyprostować bagażnik. W przypadku tak drogiego produktu rozczarowuje też, że po jeździe w deszczu w obu tylnych światłach pojawiła się skroplona woda. Cena u producenta jest dość wysoka (4219 zł, oraz 4889 zł za wersję dla trzech rowerów), ale udało się nam znaleźć kilka promocyjnych, istotnie tańszych ofert. Warto więc szukać, by nie przepłacić.

FISCHER PROLINE EVO2 — od 1260 zł

Fischer Proline Evo2 wyraźnie odstaje od konkurencji. Zaskakująco tani bagażnik wymaga sporo majsterkowania, zanim uda się go połączyć z hakiem holowniczym, zamocować dwa rowery i przygotować do drogi. Metalowy pałąk montuje się w tradycyjny sposób, za pomocą długich śrub motylkowych. Ponadto uchwyty ramy wymagają złożenia. Do zamocowania bagażnika na kuli haka niezbędny jest – dołączony w komplecie – klucz imbusowy, a siłę zacisku dźwigni należy ustawić precyzyjnie na 45 kg. Trudno jest to zrobić w pojedynkę i bez klucza dynamometrycznego. Sam uchwyt waży 17,2 kg i sprawia wrażenie solidnego. Zaufania nie budzą natomiast szyny poszerzające, niezbędne przy przewożeniu rowerów dla dorosłych. Plastikowe elementy, które mają wytrzymać ciężar nawet 30-kilogramowego roweru, zdecydowanie nie są wystarczająco stabilne. Mało stabilna pozostaje też całość, co stało się szczególnie widoczne podczas jazdy.



Alternatywą dla taniego, ale przeciętnie wykonanego bagażnika mogą być droższe, ale przecenione produktu poekspozycyjne czy potestowe.



Zamontowanie bagażnika Fischer wymaga sporo czasu. Uchwyty ramy trzeba złożyć, a szyny poszerzające nie są wystarczająco stabilne.

Solidna konstrukcja, zaliczona próba awaryjnego hamowania, bezkonkurencyjnie niska cena...

...tyle że znajdująca wyraźne odzwierciedlenie w mankamentach produktu – bardzo czasochłonny pierwszy montaż, niestabilne szyny mocujące rower, dalekie od optymalnych położenia pasków mocujących koła, bagażnik przekręcający się na zakrętach – próba jazdy slalomem została przerwana, bo bagażnik przekręcił się do oporu już przy drugiej zmianie kierunku

eprasa.pl 7004d49b5e





Uchwyt Forza M można szybko zamocować na hak. Uchwyty ramy wymagają natomiast cierpliwości i pewnej zręczności.

ATERA FORZA M — od 3283 zł

Cenowo Atera Forza M zbliża się do bagażników wyższej klasy. Z punktu widzenia kupującego istotne jest, że nie są to jednak pieniądze wyrzucone w przysłowiowe błoto. Produkt niemieckiej firmy z tradycjami sięgającymi 1963 r. przekonuje małymi rozmiarami i solidnym wykonaniem. Ważący 18 kg uchwyt rozczarowuje jednak obsługą i stabilnością. Szczególnie oporne okazały się uchwyty ram, które trudno było ustawić w odpowiedniej pozycji i zamknąć. W innych bagażnikach rozwiązano to lepiej. Podczas slalomu produkt Forza M wyraźnie się przekręcał, dlatego zrezygnowaliśmy z testu z trzecią szyną – dodatkowe obciążenie tylko nasiliłoby tę tendencję. Doceniamy natomiast, że do zestawu dołączono osłonę ramy i zapasowy pasek mocujący.

Dobre wykonanie, niewielkie rozmiary po złożeniu, dobre wyposażenie, opcjonalna trzecia szyna (droższy o 100 euro bagażnik o nazwie Atera Forza L), trzyletnia gwarancja producenta

Niestabilny podczas pokonywania zakrętów, uciążliwe w użytkowaniu uchwyty ramy, niezbyt atrakcyjna cena, ograniczona dostępność – produkt najłatwiej kupić na oficjalnej stronie wytwórcy

NORAUTO E-FIT 300-2 — od 2320 zł

Norauto E-Fit 300-2 oferuje ekskluzywną funkcję poprawiającą komfort: najcięższy z testowanych bagażników (21 kg) wyposażono w cztery kółka. Jego transport wymaga więc mniej wysiłku. Produkt Norauto przekonuje też wytrzymałością. Masywna konstrukcja budzi zaufanie, a szyny w całości wykonane z jednego odlewu bez problemu poradzą sobie również z oponami rowerów typu fatbike. Nawet uchwyty ramy mogą konkurować z tymi ze znacznie droższych modeli. Przycisk do odchylania ukryto w uchwycie tablicy rejestracyjnej, ale po odnalezieniu działa on bez problemu. Problematyczne są natomiast paski napinające do obręczy, umieszczono je zbyt blisko środka, więc nie będą pasować do rowerów elektrycznych o długim rozstawie kół. Ponadto ruchy podczas jazdy spowodowały kontakt ze szprychą, która w krótkim czasie przecięła wąski pasek, a w zestawie nie przewidziano zapasowego. E-Fit 300-2 rozczarował także podczas omijania przeszkód. Skłonność do przechylania mieściła się jeszcze w dopuszczalnym zakresie, ale za przekręcanie się do oporu odjęliśmy kolejne punkty.

Cztery kółka ułatwiające transport, stabilna konstrukcja, dobre uchwyty ramy

Źle rozmieszczone i podatne na uszkodzenia pasy mocujące koła, niestabilny podczas pokonywania zakrętów, duże rozmiary, wysoka masa



Bagażnik Norauto jest ciężki, ale udźwignie rowery o masie do 60 kg.



Ciężki uchwyt Norauto robi wrażenie solidnego, ale test ujawnił słabe punkty.



Podczas nagłych manewrów bagażnik zmienił położenie.

Wyniki testu bagażników rowerowych na hak

Bagażniki zbierały punkty w czterech istotnych z punktu widzenia użytkowania kategoriach. Cena nie była punktowana. Prezentujemy najniższą znalezioną propozycję w sklepach internetowych, ale bez kosztów dostawy (bywają wliczone).	UEBLER I21 Z	EUFAB PREMIUM GO+	THULE EASYFOLD 3	ATERA FORZA M	NORAUTO E-FIT 300-2	FISCHER PROLINE EVO2
Cena	od 4199 zł	od 2126 zł	od 3449 zł	od 3283 zł	od 2320 zł	od 1260 zł
Funkcjonalność (50)	40	36	34	34	29	21
Jakość (20)	19	19	18	18	16	10
Bezpieczeństwo (20)	16	19	18	17	18	17
Wytrzymałość (10)	10	10	10	10	4	7
Suma punktów (100)	**85**	**84**	**80**	**79**	**67**	**55**
Ocena:	**Dobra**	**Dobra**	**Dobra**	**Dobra**	**Zadowalająca**	**Zadowalająca**
Wynik w teście	Zwycięzca	Najlepsza relacja ceny do jakości	Warty polecenia	Warty polecenia		



eprasa.pl 7004d49b5e



Przechowywanie sprzętu zimowego poza sezonem pod zadaszoną wiatą na strzeżonym terenie to optymalne rozwiązanie. Jednak nie zawsze możliwe do realizacji czy tanie.



Przyczepy kempingowe padają łupem złodziei rzadziej niż kampery, ale nadal ryzyko jest spore.

Kamper zimą: uważaj na złodziei

Kampery i przyczepy kempingowe cieszą się coraz większym zainteresowaniem – także złodziei. Podczas zimowania sprzętu trzeba to wziąć pod uwagę. Jak zapobiec kradzieży?

Liczba kradzieży samochodów osobowych sukcesywnie spada. W 2025 r. w Polsce wyrejestrowano z powodu kradzieży prawie 5 tys. pojazdów. Kilka lat temu lat temu wskaźnik ten był o 2 tys. sztuk wyższy. W skali całego kraju tak czy inaczej trudno to uznać za przerażające wyniki.

Uwaga! Kradną

Pomijając rok 2022, podobna tendencja panowała także w Niemczech – w 2021 roku na tym wielkim rynku skradziono raptem 10 000 samochodów.

Trend ten nie dotyczy jednak pojazdów kempingowych. We wspomnianym już 2021 roku skradziono tam o 31 proc. kamperów więcej niż rok wcześniej. Jak to wygląda w przeliczeniu na liczbę zarejestrowanych pojazdów? Ryzyko kradzieży samochodu osobowego wynosi około 0,2 proc. Kampera – aż pięć razy więcej!

Oznacza to, że 1 na 100 kamperów może „zginąć". Przyczyny zjawiska są różne. Ogólny wzrost zainteresowania karawaningiem sprawił, że na ulicach pojawiło się więcej pojazdów. A jak wiadomo, okazja czyni złodzieja. Przy dużym popycie producenci mieli też problem z realizacją zamówień, a taka nierównowaga zawsze daje szansę na rozwój czarnego rynku. Przy wysokich cenach sprzętu nielegalny proceder staje się dodatkowo bardzo lukratywny. Do tego dochodzi kolejna sprawa: poziom zabezpieczenia pojazdów. Do przeciętnego kampera jest się po prostu dużo łatwiej włamać niż do przeciętnego samochodu osobowego. Drzwi, okna w zabudowie są najczęściej słabo chronione – dotyczy to przede wszystkim fabrycznych zabezpieczeń. Zwłaszcza gdy w sytuacji niedoboru zaopatrzeń firmy zmuszone były często na dalsze zmniejszanie poziomu ochrony.

Problem także zimą

Ryzyko kradzieży utrzymuje się przez cały rok. W sezonie letnim, zwłaszcza w trakcie podróży, wiąże się jeszcze z możliwością utraty zwykle cennego dobytku przewożonego we wnętrzu. Ale jest to aktualne także poza sezonem letnim, gdy nie mamy z pojazdem kontaktu

eprasa.pl 7004d49b5e

na co dzień. W trakcie zimowania kamper czy przyczepa także mogą paść łupem złodziei. Jak się przed tym uchronić?

Trzymać auto w zamknięciu

Nawet w połowie sezonu zimowego warto zastanowić się, czy zrobiliśmy wszystko, aby zabezpieczyć pojazd. Najłatwiej mają oczywiście ci, którzy mogą zaparkować auto na swoim ogrodzonym terenie i mieć je zwyczajnie na oku. Innym świetnym wyjściem jest skorzystanie z usług firmy zajmującej się bezpiecznym zimowaniem przyczep. Ceny usługi zależą od miejsca. Na prowincji płaci się od ok. 100 zł/miesiąc, w dużych aglomeracjach koszty sięgają nawet 1000 zł za ten sam okres. O ile są jeszcze wolne miejsca.

Dodatkowe zabezpieczenia

A co, jeśli przechowujemy sprzęt w miejscu przygodnym? Zdecydowanie trzeba zainwestować w dodatkowe zabezpieczenia. Podstawa to montaż alarmu przesyłającego ostrzeżenie na telefon właściciela. Jeszcze lepiej zainwestować w system lokalizacji pojazdu. Często takie urządzenia dostępne są w formie niewielkich pastylek, które możemy ukryć we wnętrzu.

Jednak elektronika powinna być uzupełniona o blokady mechaniczne – kierownicy, pedałów, skrzyni biegów. W przypadku przyczep – jakieś zabezpieczenie na hak i koło. To ma spowolnić złodzieja, może też zniechęcić go do kradzieży. W końcu dom – nawet na kołach – też może być twierdzą.

TEKST: DOMINIK MOTHES, BARTOSZ ZIENKIEWICZ;
ZDJĘCIA: 123 RF, ARCH.

Stosowanie lokalizatorów GPS to jedna z metod dająca szansę na odzyskanie pojazdu po jego kradzieży. Rozwiązań jest mnóstwo, korzystanie z nich nie wymaga montażu czy jakichkolwiek umiejętności do majsterkowania.



Czy o wszystkim pamiętałeś?

Kampery i przyczepy stoją już od dłuższego czasu nieużywane, ale należało je do tego postoju odpowiednio przygotować. Warto sobie przypomnieć, czy wykonano wszystkie czynności, dzięki którym będzie można spokojnie „wybudzić” sprzęt na kolejny sezon. Ewentualnie sprawdzić, czy wystąpiły jakieś uszkodzenia i zaplanować spokojnie ich naprawy.



Butle z gazem

Jeśli jeszcze znajdują się na pokładzie, lepiej je stamtąd zabrać, nawet gdy zawory są zakręcone. Zawsze istnieje ryzyko wystąpienia nieszczelności, a to zwiększa prawdopodobieństwo wybuchu czy pożaru. Nie ma co ryzykować.



Lodówka

Lodówka powinna być czysta, a jej drzwiczki – uchylone. Na pokładzie nie powinno pozostać żadne jedzenie, głodne gryzonie wedrą się nawet do zamkniętego pojazdu.



Zbiorniki na nieczystości

Zbiorniki na czarną, szarą i czystą wodę należało opróżnić przed pierwszymi mrozami. Teraz pewnie coś już popękało. Trzeba liczyć się z nieszczelnościami na wiosnę.



Szafki

Podobnie jak w przypadku lodówki – powinny być puste i się wietrzyć. Nawet przyprawy czy inne produkty w szczelnych opakowaniach mogą zapachem przyciągać gryzonie.

O kampera warto zadbać. To drogi sprzęt, ryzyko kradzieży lub uszkodzenia zimą jest spore



Uszkodzenia poszycia

Warto skontrolować, czy przez ewentualne pęknięcia w nadwoziu nie dostaje się za dużo wilgoci. Częste zmiany temperatury między ujemną a dodatnią będą sprzyjać powiększaniu się pęknięć.



Wilgoć

W tapicerce czy zakamarkach wnętrza zawsze jest trochę kurzu absorbującego wilgoć. W powietrzu też bywa sporo pary wodnej. W dodatnich temperaturach skutecznie radzą sobie z nią pochłaniacze wody.

PODSUMOWANIE

Jeśli masz przyczepę kempingową lub kampera i stoją one nieużywane od kilku miesięcy – nawet w cieplejszej porze roku – warto sprawdzić, czy we wnętrzu nie rozwija się wilgoć. Przy okazji przewietrzy się wnętrze, zwłaszcza jeśli wcześniej nie było ono dokładnie wyczyszczone. Do tego sprawdzimy, czy sprzęt jeszcze stoi na miejscu i nie nosi śladów próby włamania.

eprasa.pl 7004d49b5e



Płyn do prania tapicerki ADBL Bonnet

- Czyści podsufitki i elementy tapicerowane w aucie
- Nie wymaga wypłukiwania
- Jest bezpieczny i nie odbarwia materiału

W opakowaniu znajduje się litr płynnego preparatu do czyszczenia tapicerki i podsufitki. Środek przeznaczony jest do odświeżania materiałowych obić także przez osoby o małym doświadczeniu. Preparat nie wymaga wypłukiwania. Do płynu czyszczącego warto dokupić miękką szczotkę na wkrętarkę, która znacznie usprawnia pracę. Podczas prania tapicerki przydadzą się też miękkie szmatki z mikrofibry do wycierania brudu.

Samodzielne pranie tapicerki

Profesjonalne pranie tapicerki samochodowej to wydatek od kilkuset złotych wzwyż. Sprawdzamy, czy używając preparatu za nieco ponad 20 zł, da się odświeżyć obicia foteli w aucie.

Nawet pojedyncza plama na czystej tapicerce potrafi w skuteczny sposób obniżyć prezencję wnętrza samochodu. Podobnie z równomiernym ubrudzeniem foteli czy obić tapicerskich drzwi – ono też szpeci i pogarsza wizualny stan kabiny. W obu przypadkach aby odzyskać pierwotną kondycję tapicerki, zabrudzenia powinny zostać usunięte. Ale jak to zrobić?

Najprostszą metodą jest zlecenie prania wnętrza samochodu w studiu detailingowym. W takich miejscach pracownicy posiadają duże doświadczenie w doborze chemii oraz sposobie usuwania nawet trudnych zabrudzeń. Detailerzy dysponują też odpowiednim sprzętem umożliwiającym rozprowadzenie środków piorących w bezpieczny sposób, ale przede wszystkim odessanie wilgoci i brudu z materiału.

Takie rozwiązanie nie jest jednak tanie i oznacza wydatek minimum 600 zł w przypadku małego auta. Kiedy mowa o vanie czy dużym SUV-ie kwota ta często przekracza 1000 zł. Do tego zwykle samochód trzeba zostawić w pracowni detailingowej na 2-3 dni.

Na profesjonalne pranie tapicerki decydują się najczęściej użytkownicy drogich samochodów lub pojazdów, których wnętrze jest silnie zabrudzone. Często prane są też wnętrza sprowadzonych samochodów szykowanych do sprzedaży. Ale co zrobić gdy nasz samochód nie przedstawia dużej wartości, a jednak chcielibyśmy odświeżyć jego wnętrze?

Jeden problem, wiele metod

Wśród kierowców znanych jest wiele sposobów na czyszczenie tapicerki. W sklepach motoryzacyjnych można kupić pianki i płyny do samodzielnego czyszczenia materiałów. Niektórzy użytkownicy aut piorą fotele, używając roztworu płynu do prania ubrań. Inni z kolei korzystają z odkurzaczy piorących, które można wynająć w wypożyczalniach narzędzi.

Sprawdzamy działanie preparatu do czyszczenia tapicerki ADBL



1 OCENA STANU CZYSTOŚCI TAPICERKI

Test przeprowadziliśmy w zaprzyjaźnionym komisie samochodowym. Jego właściciel kupił 23-letniego Citroena C3, którego wnętrze było silnie zabrudzone. Na jasnych fotelach widać było ciemne plamy i nieestetyczne zacieki. Materiał był zabrudzony do tego stopnia, że ciężko było ocenić jego pierwotny kolor i odcień. Za zgodą właściciela komisu postanowiliśmy na tym aucie sprawdzić działanie środka do czyszczenia tapicerki.



2 DOKŁADNE ODKURZENIE FOTELA

Warto pamiętać, że przed praniem tapicerki powinno się usunąć z jej powierzchni luźne zanieczyszczenia. W tym celu należy dokładnie odkurzyć materiał, szczególnie skupiając się na szwach, zagłębieniach i zakamarkach. W przypadku silnie zabrudzonego fotela w trakcie odkurzania można go wytrzepać, uderzając w niego ręką lub trzepaczką. Pozwoli to usunąć brud wbity w strukturę materiału.



3 APLIKACJA PREPARATU

Według instrukcji producenta preparat powinno się aplikować na szmatkę lub szczotkę i w ten sposób zapierać miejscowe zabrudzenia. Jednak po konsultacji z zaprzyjaźnionymi detailerami spryskaliśmy środkiem fragment fotela i pozostawiliśmy go na kilka minut. Pozostałą część siedziska okleiliśmy za pomocą taśmy i folii, aby móc porównać oba fragmenty i ocenić skuteczność działania preparatu.

eprasa.pl 7004d49b5e



W niektórych myjniach samoobsługowych dostępne są też odkurzacze z funkcją czyszczenia wnętrza, jednak trzeba się liczyć z powrotem z takiego miejsca na mokrym fotelu.

Metod jest wiele, ale za każdym razem trzeba postępować podobnie. Przede wszystkim przed rozpoczęciem prania tapicerki powinno się ją dokładnie odkurzyć. Poza tym należy pamiętać, aby nie dopuścić do przemoczenia gąbki wewnątrz fotela, a zwilżać jedynie poszycie zewnętrzne. Trzeba dokładnie wysuszyć prane powierzchnie, bo w przeciwnym razie po krótkim czasie na czystej tapicerce mogą pojawić się plamy.

Skuteczny preparat

Postanowiliśmy sprawdzić działanie jednego z dostępnych w sklepach internetowych preparatu do samodzielnego odświeżania tapicerki samochodowej. Do testu wybraliśmy produkt Bonnet znanego na polskim rynku producenta – firmy ADBL.

Środek poddaliśmy znacznie cięższej niż odświeżanie czy zapieranie miejscowych zabrudzeń próbie. Przy jego użyciu wypraliśmy fragment silnie zabrudzonego fotela. Efekt działania preparatu był imponujący.

TEKST I ZDJĘCIA: PAWEŁ TYSZKO

To warto wiedzieć

ODPOWIEDNIA SZCZOTKA



Podczas wyboru szczotki do prania tapicerki warto zwrócić uwagę na twardość włosia. Powinno się wybierać miękkie szczotki, ponieważ są one bezpieczne dla tapicerki. Zwłaszcza przy czyszczeniu z użyciem wkrętarki zbyt twarde włosie może doprowadzić do zmechacenia powierzchni materiału. Dodatkowo warto pamiętać, by nie dociskać zbyt mocno włosów do czyszczonej powierzchni.

IMPREGNACJA MATERIAŁU

Po wypraniu i całkowitym wyschnięciu tapicerki samochodowej warto ją zaimpregnować, zabezpieczając w ten sposób przed ponownym brudzeniem. Można użyć do tego impregnatów do tkanin lub preparatów zabezpieczających dachy kabrioletów.

JAK SUSZYĆ TAPICERKĘ



W słoneczne dni wystarczy zostawić auto z uchylonymi szybami na kilka godzin. W innych przypadkach najlepiej suszyć w ogrzewanym garażu lub ustawiając nawiew ciepłego powietrza na tapicerkę.



4 SZOROWANIE SZCZOTKĄ

Zamawiając przez internet preparat do czyszczenia tapicerki, za dodatkowe 9 zł kupiliśmy też szczotkę ułatwiającą tę czynność. Po zamontowaniu jej do wkrętarki wyszorowaliśmy przy małym nacisku czyszczoną powierzchnię fotela. Podczas czyszczenia w kilku miejscach ponownie zaaplikowaliśmy niedużą ilość preparatu.



5 WYTARCIE SZMATKAMI

Aby usunąć jak najwięcej brudu z materiału po zakończeniu czyszczenia szczotką, wytarliśmy powierzchnię miękką szmatką z mikrofibry, którą wcześniej zwilżyliśmy ciepłą wodą. W kolejnym etapie wytarliśmy fotel suchą szmatką i ponownie odkurzyliśmy odkurzaczem technicznym przystosowanym do wciągania płynów.



6 OCENA DZIAŁANIA

Po usunięciu zabezpieczenia drugiej części siedziska przystąpiliśmy do suszenia. Okazało się, że w słoneczny dzień czyszczona powierzchnia była sucha po dwóch godzinach wietrzenia. Efekt działania preparatu był imponujący. Tapicerka była czysta i okazało się, że ma znacznie jaśniejszy, niż przypuszczaliśmy, odcień.

PODSUMOWANIE

Przeprowadzony przez nas test potwierdził skuteczność preparatu ADBL Bonnet. Pomimo iż środek jest przeznaczony do zapierania zabrudzeń i odświeżania podsufitki oraz tapicerki, dał sobie doskonale radę przy regularnym praniu fotela. Co więcej, czyszczony materiał był silnie ubrudzony do tego stopnia, że ciężko było określić jego pierwotny kolor i odcień. Dzięki preparatowi udało się przywrócić czystość wyznaczonemu fragmentowi siedziska. Osoby korzystające ze szczotki na wkrętarkę powinny pamiętać, aby wybrać wersję z miękkim włosiem. Ważne jest też dokładne odkurzenie powierzchni foteli przed rozpoczęciem prania.

eprasa.pl 7004d49b5e

m motor TEST



Po otwarciu okiennic można cieszyć się ulubionym widokiem – gór, morza, jeziora i innych miejsc, w które postanowimy się wybrać.

Dom na dachu auta

Ciekawą alternatywą dla kampera lub przyczepy jest namiot na platformie montowanej do relingów lub belek dachowych.

Montaż namiotu jest możliwy, jeżeli nośność dynamiczna dachu wynosi 50 kg lub więcej

Pandemia wpłynęła na wiele aspektów życia. Nie wszystkie zmiany okazały się negatywne. Ograniczenia związane z podróżowaniem czy zamknięcie hoteli skłoniły wiele osób do zainteresowania się alternatywnymi formami turystyki. Niektórzy zainwestowali w przyczepy. Inni postawili na kampery z aneksem kuchennym i łazienką lub bardziej uniwersalne auta, które sprawdzają się podczas codziennej eksploatacji, ale mają także prosty aneks kuchenny oraz wygodne miejsce do spania – jak np. VW California Beach. W pewnym okresie zainteresowanie nawet prostymi kamperami było tak duże, że czas oczekiwania na zamówiony pojazd przekraczał rok, a ceny używanych egzemplarzy stały się dalekie od okazyjnych. Korekty niestety nie nastąpiły.

Gdy koszty grają rolę

Kto nie chce albo nie może sobie pozwolić na zakup kampera lub przyczepy, a marzy o własnej sypialni na kołach, ma do wyboru także namiot dachowy. Po spędzeniu ośmiu nocy na dachu Dacii Duster wiemy, że wcale nie jest to gorsze czy mniej wygodne rozwiązanie.

Lekki Duster z oszczędnym dieslem 1.5 dCi, dużym prześwitem i sprawnym napędem 4x4 słynie z walorów terenowych. Na dach Dacii trafił namiot Ohio 140, będący jedną z najtańszych propozycji w ofercie firmy Wild Camp. Wyceniony na 4500 zł namiot ma powierzchnię do spania o wymiarach 140x240 cm, co wystarcza, by wygodnie mogły nocować w nim dwie lub trzy osoby.

Wystarczy zabrać ze sobą śpiwory i poduszki. Karimata jest zbędna, bo namiot ma piankowy materac o grubości 7 cm. Ściany boczne są wykonane z mieszanki poliestru i bawełny, którą powleczono poliuretanem. Materiał jest nie tylko odporny na wodę, ale również na zagniecenia.



Terenowa dzielność Dustera w połączeniu z namiotem to przepis na ciekawy wypad w nieznane.

10 minut i gotowe

Proces składania i rozkładania namiotu jest łatwy i intuicyjny. Wystarczy jeden dzień, by nabrać wprawy, która pozwala jednej osobie na kompletne rozłożenie namiotu (z otwarciem nadokiennych markiz włącznie) w 10 minut. Najbardziej czasochłonnym etapem całego procesu jest zdejmowanie i późniejsze zakładanie pokrowca z gumowanej

eprasa.pl 7004d49b5e

ROZSTAWIANIE NAMIOTU



1 ZEWNĘTRZNE PASY
Proces rozstawiania namiotu rozpoczyna się od odpięcia dwóch zewnętrznych pasów, które są mocowane na zapięcie typu DD oraz dodatkowo zabezpieczane rzepami. Pasy przyciskają złożoną drabinę do platformy oraz przeciwdziałają łopotaniu centralnej części plandeki dachowej. Są też wentylem bezpieczeństwa – nawet gdyby ktoś zapomniał o zapięciu wewnętrznych pasów, zewnętrzne utrzymają złożony namiot.



2 GUMOWANY POKROWIEC
Kolejnym etapem rozkładania namiotu z miękką obudową jest zdjęcie pokrowca ochronnego z gumowanej tkaniny. Jest ona mocowana na zamek błyskawiczny. Po otwarciu można ją zostawić w szynie mocującej (jak na zdjęciu) albo wysunąć i odłożyć lub schować do auta. Trzeba zwrócić uwagę, by przesuwana plandeka nie dotykała nadwozia – istnieje ryzyko zarysowania lakieru przez brud.



3 WEWNĘTRZNE PASY
Zdjęcie plandeki odsłania wewnętrzne pasy zabezpieczające. Także one mają mocowanie typu „podwójne D" oraz znajdujące się poniżej rzepy. Do ich zapinania nie jest potrzebne używanie dużej siły – górna platforma dobrze przylega do dolnej pod własnym ciężarem. Po rozłożeniu elementy poszycia szybko odzyskują równy kształt – zagniecenia nie są widoczne nawet na powierzchni szyb.



4 DRABINA NAMIOTU
Po odpięciu wewnętrznych pasów zabezpieczających trzeba rozciągnąć leżącą na platformie złożoną drabinę (w wyższych autach sięgnięcie po nią może znacząco ułatwić stanięcie na progu drzwi). By nie porysować drabiny i spodu postawy namiotu, warto ją lekko unieść na czas rozciągania. Sama drabina jest lekka, a kolejne szczeble są automatycznie blokowane.



5 DWUCZĘŚCIOWA PLATFORMA
Otwarta drabina staje się dźwignią, którą przy użyciu nieprzesadnie dużej siły otworzymy namiot. W pierwszym etapie podnosimy platformę niemal do pionu (na fot.), kontrolując, by drabina nie uderzyła w auto. Następnie „odchodzimy" z drabiną od pojazdu i składamy jej segmenty na tyle, by lekko odchylona drabina podpierała platformę.



6 MARKIZY NA WSPORNIKACH
Ostatnim etapem rozkładania namiotu jest wciśnięcie w jego platformę ośmiu prętów będących podstawami nadokiennych markiz. Ten punkt można pominąć, jeżeli zależy nam na szybkim rozstawieniu namiotu – np. w nocy czy podczas ulewnego deszczu.

Pokrowiec jest dodatkowo zamykany na solidny zamek błyskawiczny.



tkaniny. Zwłaszcza przy składaniu precyzji wymaga dobre ułożenie go na rogach namiotu, co zmusza do odrobiny „gimnastyki" wokół auta. Zwiększonej uwagi wymaga także ustawienie pojazdu – trzeba poszukać fragmentu terenu, na którym obie nogi drabiny będą dobrze podparte. Jest ona bowiem jednym z elementów nośnych całej konstrukcji.

Wygodny nocleg na dachu

Materac relatywnie taniego namiotu z gamy okazał się wygodny. Powodów do narzekania nie dawał również komfort termiczny. Przy zamkniętych okiennicach w cienkim śpiworze można było wygodnie spać w temperaturach poniżej 15 stopni Celsjusza, a po ich otwarciu – także przy prawie dwukrotnie wyższych.

Materiał, z którego wykonano namiot nie gwarantuje pełnego zaciemnienia wnętrza. Nawet przy otwartych okiennicach bocznych ilość wpadającego do wnętrza światła nie była jednak na tyle duża, by powodować pobudkę bez budzika o piątej rano.

Testowany namiot waży 54 kg, dzięki czemu może być montowany na dachach różnych pojazdów.

Oczywiście można zadać sobie pytanie – po co namiot dachowy, skoro można wybrać zwykły. Powodów jest kilka. Namiot dachowy ma własną platformę, co ułatwia biwakowanie w przygodnym terenie – nie trzeba przygotowywać powierzchni, wystarczy zaparkować auto i rozłożyć namiot. Platforma zawieszona ok. 1,5 m nad ziemią jest chroniona od chłodu gruntu, pełzających po niej owadów czy wody. Wszystkie elementy zestawu mieszczą się w pokrowcu. Obwoźny dom nie zajmuje więc miejsca w bagażniku, które podczas dłuższych wypraw, zwłaszcza z kompletem pasażerów, bywa towarem deficytowym. Na kempingach płacimy tyle co za zwykły namiot, a nie za kampera. Sam namiot okazuje się też niezłym... gadżetem. Na wszystkich odwiedzonych przez nas kempingach wzbudził zaskakująco duże zainteresowanie i był przedmiotem wielu pytań.

TEKST: ŁUKASZ SZEWCZYK
ZDJĘCIA: AUTOR, WILDCAMP.PL

Typy namiotów dachowych



Namiot z twardą obudową
Złożony namiot tego typu przypomina bagażnik dachowy. Górna część obudowy może podnosić się symetrycznie (na fot.) lub odchylać. W drugim przypadku można liczyć na większą powierzchnię do spania – po otwarciu obudowy rozkłada się platformę, której ruchoma część jest podparta przez drabinę. Koszt dużego namiotu w twardej obudowie może sięgnąć kilkunastu tysięcy złotych. Nawet taki produkt będzie jednak oferował mniejszą powierzchnię do spania od topowych namiotów z miękką obudową.



Namiot z platformą i miękką obudową
Miękka obudowa nieznacznie obniża masę, a znacząco – koszt zakupu namiotu. Zaletą tego typu namiotów jest też paleta rozmiarów. Te z oferty firmy Wild Camp mają powierzchnię sypialną o wymiarach od 140x240 cm do 220x240 cm (kosztują, odpowiednio, od 4100 zł do 8550 zł). Tak dużych łóżek nie znajdziemy w kamperach.



Do wielu namiotów można dopiąć przedsionki i zastosować ocieplenie wnętrza.

Rozkładany namiot z przedsionkiem
Wybierając namiot dachowy, warto dopytać sprzedającego o możliwości dokupienia akcesoriów. Do wielu namiotów można dołożyć przedsionki, a do wybranych także dodatkowe maty ocieplające. Oczywiście nie są one konieczne do biwakowania, ale apetyt rośnie w miarę jedzenia i łatwiej oraz taniej będzie wybrać na starcie namiot z możliwościami rozbudowania, niż sprzedawać posiadany, a następnie szukać kolejnego.

eprasa.pl 7004d49b5e

m motor TEST

KONSTRUKCJA I WYPOSAŻENIE NAMIOTU



WYWIETRZNIKI
W górnej części testowanego namiotu są dwa osłonięte od zewnątrz wywietrzniki. Zapewniają cyrkulację powietrza. Dzięki temu we wnętrzu zamkniętego namiotu nie brakuje tlenu, a także nie jest przesadnie wilgotno – trzeba pamiętać, że w ciągu doby ciało człowieka traci z potem 0,5 l wody, a kolejne 0,4 l odparowuje z dróg oddechowych. Dochodzi do tego kondensacja wody na ścianach bocznych. Przed złożeniem namiot warto przewietrzyć.



OKNA BOCZNE ORAZ DACHOWE
Testowany namiot całkiem dobrze chroni przed światłem. Nawet jeżeli promienie słoneczne padały na niego bezpośrednio, wewnątrz panował półmrok. Sytuację można oczywiście zmienić, otwierając okna. Znajdują się one na każdej ze ścian bocznych, a jedno także na suficie. Jeżeli będziemy spali nogami w stronę drabiny, znajdzie się ono bezpośrednio nad naszymi głowami. Odsłonięcie dachowego okna to więc dobry sposób na zaczęcie dnia wraz ze wschodem słońca.



SCHOWKI WEWNĘTRZNE
Namiot Wild Camp Ohio 140 ma wewnątrz cztery materiałowe kieszenie, które z powodzeniem mieszczą telefon, paszport, portfel czy kluczyki lub dokumenty pojazdu. Trzeba pamiętać, by przed złożeniem namiotu opróżnić je z zawartości. Nawet jeżeli ich obecność nie doprowadzi do uszkodzenia namiotu, to istnieje ryzyko, że schowane w kieszeniach przedmioty zostaną pogniecione lub połamane przez składające się wsporniki dachu.



LISTWA LED ZASILANA POWERBANKIEM
Nowoczesne technologie podbijają także świat namiotów dachowych. Testowany namiot miał świetlną listwę dachową – do jej uruchomienia wystarczyło wpięcie powerbanku. Na tym nie kończy się „elektryka" dostępna w namiotach. Jako opcję można dokupić zewnętrzne lub montowane na obudowie panele fotowoltaiczne. Na rynku pojawiają się także systemy elektrycznego ogrzewania postojowego – idealne dla koneserów zimowego biwakowania.

Montaż namiotu



Najtrudniejsze jest położenie na dachu namiotu ważącego 50-100 kg.

Zamontowanie namiotu na dachu pojazdu jest kwestią kilkunastu minut. Po położeniu go na belkach wystarczy dokręcić nakrętki ośmiu śrub. Mimo że są samokontrujące, po pokonaniu niewielkiej odległości warto zatrzymać się i szarpnąć za platformę namiotu, by upewnić się, że pozostał on solidnie przymocowany do samochodu. Podczas testu na dystansie 4000 km korekty nie były potrzebne.

TRZEBA ZWRÓCIĆ UWAGĘ, czy namiot został zamontowany symetrycznie względem nadwozia oraz czy jego położenie nie utrudnia otwierania klapy bagażnika. W takiej sytuacji można przesunąć go do przodu.

Zestaw firmy Wild Camp poza namiotem zawiera także instrukcję i zestaw niezbędnych kluczy. W pudełku są też linki kompensacyjne, które po zamontowaniu wewnątrz namiotu ściągają do wnętrza ściany boczne, co ułatwia składanie.

DRABINĘ trzeba zamontować tylko za pierwszym razem (na fot.). Później może ona pozostawać złożona wewnątrz pokrowca lub obudowy namiotu.





Do przykręcenia namiotu do belek dachowych służą dość długie śruby z samokontrującymi nakrętkami oraz stalowe płytki.

ROZSTAW BELEK DACHOWYCH nie ma istotnego znaczenia. Śruby, a więc także punkty mocowania, można przesuwać wzdłuż szyny montażowej, która znajduje się pod całą długością namiotu.

Kiedy montaż jest możliwy



Relingi nie zawsze są równoległe, miewają też różny kształt i wysokość, co może utrudnić lub uniemożliwić montaż namiotu. Zdarza się również, że szyny mocujące znajdują się w miejscu zamka belki dachowej (na fot.). W takiej sytuacji trzeba wybrać inny typ belek lub namiotu.

NAJTAŃSZE BELKI zwykle mają najprostszy kształt, co może istotnie ułatwić montaż namiotu dachowego.

Kluczowym parametrem jest tzw. dynamiczna nośność dachu, czyli ciężar, który może znajdować się na dachu jadącego samochodu. Informacje na ten temat znajdziemy w instrukcji obsługi.

NA POSTOJU czynnikiem limitującym są głównie wytrzymałość belek i samego namiotu. Zwykle 250 czy 300 kg to nie problem. Słupki nadwozia są tak projektowane, by wytrzymały nawet dachowanie.



Relingi z belkami i relingi obracane

Namiot dachowy przykręca się do poprzecznych mocowań. W klasycznym wydaniu są to relingi z belkami. Niektóre modele, jak np. Dacia Sandero Stepway (na fot.), mają obracane relingi.

BRAK RELINGÓW nie jest przeszkodą w montażu namiotu. Do większości popularnych sedanów, hatchbacków czy nawet coupe można dokupić belki osadzane w fabrycznie przygotowanych punktach nadwozia.



Jeżeli relingi są w pełni metalowe, namiot warto montować z użyciem gumowych podkładek, które ochronią je przed zarysowaniami.

eprasa.pl 7004d49b5e



Podwieszane pokrowce na buty w dolnej części mają siatkę, więc można w nich trzymać nawet mokre obuwie.

DRABINA

Obecność pomarańczowych naklejek ostrzegawczych (na fot.) oraz dodatkowej instrukcji składania i rozkładania nie jest dziełem przypadku – drabina służy nie tylko do wchodzenia i wychodzenia z namiotu. Jest również jego elementem konstrukcyjnym, który podpiera otwartą platformę. Jeżeli drabina nie zostanie rozłożona, a ktoś znajduje się w namiocie lub nie będzie ona stabilnie ustawiona na podłożu, dojdzie do uszkodzenia konstrukcji namiotu.



ZAWIASY I WSPORNIKI

Jedną z kluczowych części rozkładanego namiotu dachowego są zawiasy łączące obie części platformy oraz szkielet zadaszenia. W testowanym namiocie elementy zostały estetycznie osłonięte – na rurki nałożono pokrowce z brązowego materiału, nakrętki śrub otrzymały ozdobne nasadki z tworzywa, a większa część zawiasu była zakryta przez materac. Przerwa w zewnętrznym poszyciu została zasłonięta przez zewnętrzne i wewnętrzne wstawki z materiału.



SUV z namiotem dachowym bez trudu wjedzie w miejsca niedostępne dla zwykłego kampera.

Miękka czy twarda obudowa



Namioty w twardej obudowie bywają postrzegane jako produkt premium – wyglądają elegancko, a kosztują dużo. Bywają wybierane przez amatorów jazdy w trudnym terenie, którzy boją się o rozerwanie materiałowego pokrowca (ale także w tej grupie są zwolennicy namiotów z pokrowcem).

Gumowany materiał zabezpiecza namiot przed deszczem, błotem czy niszczącym działaniem promieniowania UV. Utrudnia jednak składanie i rozkładanie namiotu – im wyższe auto, tym zakładanie płachty jest trudniejsze.

TWARDA OBUDOWA usprawnia proces rozkładania namiotu – wystarczy odpiąć zatrzaski i podnieść górną część obudowy.

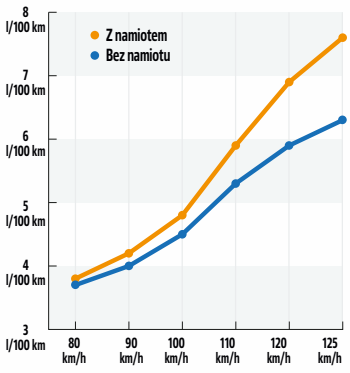


MIĘKKA OBUDOWA jest lekka, obniża cenę namiotu, a w przypadku uszkodzenia nie generuje dużych kosztów – nowy pokrowiec można kupić za 255-380 złotych.

Namiot dachowy a samochód i spalanie

Dodatkowe 54 kg balastu w najwyższym punkcie pojazdu wpływa na jego właściwości jezdne – Duster stał się nieco bardziej ociężały w prowadzeniu. Z kolei wyżej położony środek ciężkości sprzyja przechyłom na zakrętach. Różnice nie są jednak kolosalne. Poprzeczne belki dachu oraz sam namiot generują dodatkowy hałas. W testowanym namiocie zawirowania powietrza były najbardziej słyszalne w zakresie 70-80 km/h.

SPALANIE ROŚNIE wraz z prędkością. W Dacii Duster z turbodieslem 1.5 dCi do 100 km/h różnice były pomijane. Prezentowane wartości zmierzyliśmy, utrzymując tempomatem daną prędkość przez 10 kilometrów na płaskim odcinku drogi.



Przekraczanie 120 km/h z namiotem dachowym nie jest zalecane.

Usterki



Poprawnie, nawet intensywnie użytkowany namiot wytrzymuje wiele sezonów. Najczęstsze usterki są skutkiem nieprawidłowego ustawienia namiotu na podłożu. Niektóre są efektem zaniedbań czy błędów użytkownika – zdarza się rozdarcie tkaniny, pozostawienie przedmiotów we wnętrzu może doprowadzić do połamania stelaża, a odstawienie nieprzewietrzonego namiotu do garażu to murowany przepis na zapach stęchlizny w jego wnętrzu oraz rozwój grzybów na materiale.

EKSPERCI z firmy Wild Camp rekomendują sprawdzenie, czy dystrybutor danego namiotu ma w ofercie także części zamienne. Stanowią one gwarancję łatwej naprawy – bez konieczności „reanimowania" uszkodzonych elementów czy kupowania ich za granicą, co wiąże się z dodatkowymi kosztami oraz długim czasem oczekiwania.

Wyposażenie dodatkowe



Materiałowe kieszenie

Producent namiotu montuje w jego wnętrzu różne kieszenie. Nic nie stoi na przeszkodzie, by dopasować namiot do własnych potrzeb i dołożyć własne schowki na drobne przedmioty.



Siatki, relingi oraz szyny

Dolna platforma namiotu (po złożeniu znajdująca się na górze) może być punktem mocowania relingów czy siatek na drobny bagaż. Są też modele z szynami, których można użyć np. do przewozu rowerów.



Różne typy materaca

Pokrowiec każdego materaca można zdjąć i wyprać. Mata wentylująca (na fot.) to dodatkowe wyposażenie – jej zadaniem jest zwiększenie wentylacji pomiędzy materacem a podłogą namiotu, co wpływa na komfort wypoczynku.



Nakrętki zabezpieczające

By zdemontować namiot, wystarczy przeciąć lub odkręcić cztery śruby. Aby utrudnić kradzież namiotu, warto użyć nakrętek, które da się odkręcić tylko specjalną „złodziejką".

PODSUMOWANIE

Namiot dachowy jest bardzo ciekawą alternatywą dla kampera lub przyczepy. Kosztuje od nich nieporównywalnie mniej, a w jeszcze większym stopniu uniezależnia jego posiadacza od bazy turystycznej. Przestrzeń do spania okazuje się większa niż na górnych łóżkach wielu kamperów. Samochód z zamontowanym namiotem nie pali dużo i zachowuje pełną funkcjonalność bagażnika czy przedziału pasażerskiego. Co równie ważne, używane namioty dachowe wolno tracą na wartości i są łatwe do sprzedania. Jeżeli taka forma turystyki nie przypadnie nam do gustu, nie stracimy dużo.

eprasa.pl 7004d49b5e

Kamper w 5 minut

Popularne kombivany i nieduże vany można łatwo i szybko przerobić na weekendowe samochody kempingowe.

Karawaning i wypoczynek na łonie natury zdobywa coraz większą popularność. Zakup lub wynajem kampera czy przyczepy kempingowej jest jednak sporym wydatkiem. Nawet używane pojazdy kosztują po kilkadziesiąt tysięcy złotych, a doba wypożyczenia przyczepy lub kampera to kilkaset złotych. Do zakupu sprzętu kempingowego zniechęca też sezonowość jego wykorzystania – na wakacje wyjeżdża się zwykle na kilkanaście dni (może parę razy w roku), przez resztę czasu kamper czy przyczepa będą stały niewykorzystana.

Skrzynia na weekend

Tymczasem wiele osób jeździ kombivanem, niedużą furgonetką lub SUV-em. Na drogach pełno jest przecież Kangoo, Partnerów, Caddy i większych Transporterów czy Vito. Nie potrzeba wiele, by taki samochód przekształcić w całkiem funkcjonalny pojazd kempingowy, w którym można w miarę wygodnie spędzić np. weekendowy wyjazdy – z miejscem do spania, przygotowywania posiłków, zapasem wody, a czasami nawet chemiczną toaletą. Właśnie po to wymyślono tzw. skrzynie kempingowe, określane też camperboxami. To modułowy system mieszczący się w bagażniku wspomnianych samochodów – nie wymaga specjalistycznego montażu, wystarczy go włożyć na swoje miejsce, bez używania specjalistycznych narzędzi, wiercenia dziur itp. Montaż zajmuje często nie więcej niż 5 minut, tyle samo czasu potrzeba, by przywrócić auto do pierwotnej konfiguracji.

Duży wybór

Ceny w porównaniu do zwykłych kamperów są całkiem przystępne. Moduły są zwykle uniwersalne, pasują do konkretnego rodzaju pojazdów, a nie wybranego modelu. Obok przedstawiamy przykładowe rozwiązanie.

TEKST: BARTOSZ ZIENKIEWICZ, ZDJĘCIA: PROD.

Montaż skrzyni kempingowej krok po kroku



1 WYJMUJEMY WSZYSTKO Z BAGAŻNIKA

Przed montażem skrzyni kempingowej bagażnik musi być oczywiście pusty, ale nie ma potrzeby mocowania dodatkowego stelaża, wiercenia otworów itp.



2 PRZYGOTOWANIE DO SPANIA

W czasie jazdy skrzynia mieści się w bagażniku, zwykle nie trzeba składać kanapy. Do spania należy położyć oparcie i wysunąć stelaż, na którym rozkłada się łóżko.



3 MIEJSCE DO ROZŁOŻENIA MATERACA

Podstawa pod materac rozkładana jest na zawiasach – nie potrzeba stosować dodatkowych narzędzi. Często za materac trzeba dodatkowo dopłacić, ale można wybrać taki, jaki nam najbardziej odpowiada.



4 PRZESTRZEŃ DO SPĘDZANIA WOLNEGO CZASU

W skrzyniach jest miejsce na kuchenkę, zapas wody, lodówkę, bagaże itp. W niektórych przypadkach wnętrze można skonfigurować tak, aby było gdzie siedzieć.

eprasa.pl 7004d49b5e

BiberBox

ceny od 4050 zł



Estetycznie wykonana, drewniana skrzynia zmieści się w bagażniku praktycznie każdego kombivana czy niedużej furgonetki. Montaż we wnętrzu nie wymaga stosowania narzędzi. W dolnej części jest miejsce na kuchenkę gazową, kanistry z wodą i bagaż. Aby otrzymać przestrzeń do spania, rozkłada się górną część mocowaną na zawiasach – zmieści się na nim materac o wymiarach 1,2x2,0 m. Dla dwóch osób wystarczy.

- Skrzynia dostępna jest w sprzedaży wysyłkowej poprzez stronę internetową producenta (biberbox.de).
- Oferowany w kilku wariantach różniących się gabarytami i rodzajem wykończenia.



Przykładowe modele: VW Caddy, Citroen Berlingo, Renault Kangoo, Fiat Doblo

CampingVan.de

ceny od 11 300 zł

System opracowany przez firmę CampingVan.de (wcześniej działającą pod nazwą C-Tech) pozwala na całkiem szeroką konfigurację wnętrza – w pozycji dziennej są miejsca do siedzenia wokół stolika, w pozycji do spania otrzymujemy powierzchnię o wymiarach 1,16x2,0 m. Wszystkie miejsce do przechowywania są łatwo dostępne. W skład zestawu wchodzi także stolik zewnętrzny, zwiększający wygodę użytkowania.

- Wyróżnikiem oferty jest szeroka możliwość personalizacji produktów – w tym kolorystyki czy otwieralnych elementów.
- Firma sprzedaje także zewnętrzne namioty oraz przedsionki.

Przykładowe modele: Dacia Dokker, Citroen Berlingo, Volkswagen Caddy, Peugeot Partner/Rifter, Opel Combo, Fiat Doblo, Renault Kangoo, Mercedes Citan



Escape Vans

ceny od 24 000 zł

Skrzynie kempingowe produkują także polskie firmy, np. trójmiejska Escape Vans czy kontynuująca jej projekty AE Conversion. Moduł Escape Box zawiera kuchnię z dwupalnikową kuchenką, lodówką, blatem i zlewem, szuflady i półki na bagaże oraz rozkładane łóżko z materacem.

- Box w rozmiarze 137x114x57 cm pasuje do vanów i kombivanów. Można też zlecić indywidualny projekt i wykonanie.
- Można wybierać rodzaj wykończenia: dąb lub orzech.

Przykładowe modele: Citroen Spacetourer, Mercedes klasy V/Vito, Opel Vivaro/Zafira Life, Peugeot Traveller, Renault Trafic, Toyota Proace Verso, VW T6.



Mica Camper Box

ceny od 15 100 zł

Moduł MicaBox holenderskiej firmy 3DotZero CamperBox Concepts pozwala na zmianę konfiguracji wnętrza – można uzyskać dwa miejsca siedzące przy stoliku (jest obrotowy i wyjmowany, może być używany zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz) albo miejsce do spania o wymiarach 1,25/1,95 m. W zabudowie umieszczono także kuchnię z dwoma palnikami gazowymi i zbiornikami na wodę oraz zlew ze stali nierdzewnej.

- Za dodatkową opłatą dostępna jest lodówka o pojemności 14 litrów lub chłodziarko-zamrażarka o pojemności 35 litrów, obie zasilane prądem 12/230 V.
- Dostępne są też same moduły kuchenne.

Przykładowe modele: Citroen Jumper Dacia Dokker, Opel Combo, Peugeot Partner/Rifter, Renault Kangoo, Volkswagen Caddy, Caddy Maxi, T4, T5, T6, Touran



Naturliche Reisemobile

ceny od 10 500 zł

Kolejny modułowy system, dzięki któremu można dopasować wyposażenie wnętrza do własnych potrzeb. Obok typowych dla tego rodzaju rozwiązań udogodnień (kuchenka z gazowymi palnikami, zlew, fotele w konfiguracji dziennej i rozkładane łóżko), mamy możliwość zamówienia chemicznej toalety. Oczywiście korzystać się z niej będzie raczej „awaryjnie", ale zawsze to dobrze, że ma się taką możliwość. Zestaw może zawierać boczną szafkę lub ograniczać się do rozkładanej sofy.

- Instalację zabudowy we wnętrzu auta można wykonać jednym narzędziem, zajmie to nie więcej niż 60 minut.
- Nie trzeba wiercić dodatkowych otworów, ani używać śrub.

Przykładowe modele: Dacia Dokker, Volkswagen Caddy, Citroen Berlingo, Renault Kangoo, Fiat Doblo, Opel Combo



Egoe NestBox

ceny od 8750 zł

Czeska firma oferuje kilka rodzajów boxów kempingowych, różniących się wielkością i przeznaczeniem. Roamer jest największy (do vanów klasy średniej), Hiker to trochę mniejsza wersja (do kombivanów), Supertramp przeznaczony jest do aut offroadowych, Camper jest kompaktowy (pasuje do popularnych SUV-ów), Tramp zmieści się w Dacii Duster, a Nestboard zaprojektowano z myślą o dużych kombi, jak np. Skoda Superb czy Opel Insignia.

- Dostępne są rozmaite akcesoria, od różnych materacy przez podwieszane siatki na bagaże po poduszki.

Przykładowe modele: Dacia Duster, Jeep Wrangler, BMW X3, VW Passat, LR Discovery 3/4, Citroen Berlingo, Renault Kangoo, Toyota Proace, VW Multivan, Renault Kangoo, Mercedes Vito



Ququq

ceny od 11 770 zł

Niemiecka „kukułka" (bo tak tłumaczy się nazwę firmy) oferuje szereg boxów dopasowanych do różnych pojazdów – Kombibox (do kombivanów), Midibox (do dużych kombivanów), Busbox (do vanów średniej klasy), Dbox (do klasycznych LR Defenderów), FlarBox (do dużych SUV-ów) oraz GBox (do Mercedesów klasy G). Właściciel firmy podkreśla, że stoi za nim ponad 50 lat własnych doświadczeń w biwakowaniu w przeróżnych autach oraz ich konwertowaniu na kampery. Jego zdaniem proste i praktyczne rozwiązania są najlepsze.



Skippy

ceny od 7000 zł

Wielofunkcyjny, modułowy, uniwersalny system został pomyślany tak, aby pasował do różnych aut i mógł być rozbudowywany według własnych potrzeb – można np. zamówić blat stołowy mocowany do oparć złożonych foteli w środkowym rzędzie vanów. Po uzupełnieniu o dodatkowe blaty otrzymujemy podstawę do rozłożenia materaca.

- W poszczególnych segmentach jest miejsce na bagaże, kuchenkę, zlew, lodówkę itp.

Przykładowe modele: Dacia Dokker, Volkswagen Caddy, Citroen Berlingo, Renault Kangoo, Fiat Doblo, Opel Combo, Volkswagen Multivan, Renault trafic



egzemplarz prywatny 7004d49b5e

Mobilny domek na haku

Thule Outset stanowi alternatywę dla namiotu dachowego. Sprawdziliśmy, jak w praktyce wypada ten dość drogi, montowany na haku holowniczym trzyosobowy namiot oraz dla kogo będzie on dobrym rozwiązaniem.



JAK PLECAK Aby uzyskać dostęp do bagażnika, wystarczy odchylić chronioną pokrowcem skrzynię z namiotem.



PROSTE ROZKŁADANIE Przed rozstawieniem namiotu należy zdjąć pokrowiec, a następnie przygotować profile podstawy: wpiąć, wysunąć, zablokować – to bardzo proste.



ZADANIE DLA JEDNEJ OSOBY Gdy podstawa jest gotowa, można rozłożyć namiot, co nie wymaga większego wysiłku. Zewnętrzne drążki umożliwiają napięcie materiału jednym płynnym ruchem.



SZYBKIE ZAPIĘCIE Zatrzaski spinają konstrukcję namiotu z podstawą, a krótkie pociągnięcie wystarcza, aby wszystko napiąć.



TROPIK NA POKŁADZIE Zamocowane w stelażu pręty napinające pewnie utrzymują osłonę przed słońcem i deszczem.



WENTYLACJA Siatki w dużych oknach chronią przed owadami i zapewniają dopływ świeżego powietrza. Rozłożony namiot można odłączyć od auta i wybrać się na wycieczkę po okolicy.

Jeśli montaż klasycznego namiotu dachowego jest zbyt trudny, brakuje miejsca na jego przechowywanie, a dach samochodu przeznaczono już na kajaki lub deski surfingowe, wówczas Thule Outset może być interesującą alternatywą. Ten ważący 70 kg trzyosobowy namiot jest mocowany do haka holowniczego. Nie zajmuje więc miejsca na dachu. Do tego jest stosunkowo łatwy do przechowywania i może być bez problemu rozłożony przez jedną osobę.

Thule Outset opiera się na czteroczęściowej wodoodpornej podstawie z płyt, która po rozłożeniu tworzy podłogę namiotu, a po złożeniu zamienia się w solidną skrzynię. W jej wnętrzu mieści się właściwy namiot z materacem o grubości 7 cm, solidnym składanym stelażem, sypialnią oraz tropikiem. Powierzchnia do spania ma wymiary 225x134 cm, a maksymalne obciążenie po rozłożeniu wynosi 300 kg. Zewnętrze poszycie to przepuszczający powietrze, wodoodporny poliestrowy ripstop 600D.

Po złożeniu cały zestaw trafia do dopasowanego pokrowca, który chroni go przed wpływem warunków atmosferycznych. Kompaktowe rozmiary (144x74x90 cm) sprawiają, że znalezienie miejsca na namiot w garażu czy piwnicy nie powinno być trudne. Dzięki dwóm kółkom Thule Outset można bez problemu przemieścić w pojedynkę (podczas gdy przemieszczanie czy montaż namiotu dachowego wymaga krzepy i jednej lub dwóch osób do pomocy).

Rozstawienie namiotu przebiega w kilku prostych krokach i już po jednym czy dwóch postojach na kempingu rozkładanie i składanie namiotu staje się rutyną. Cała koncepcja jest bardzo przemyślana, np. wygodny materac może na stałe pozostawać w namiocie. Duże schowki, dobra wentylacja, skuteczna ochrona przed warunkami atmosferycznymi i wysoka jakość sprawiają, że korzystanie z Thule Outset jest prawdziwą przyjemnością.

Thule Outset to bardzo interesująca koncepcja. Wygodne wejście, łatwy montaż i wygodne przechowywanie sprawiają, że jest on atrakcyjną alternatywą dla namiotu dachowego. Oficjalna cena wynosi 17 779 zł, ale w ramach promocji namiot można upolować za 13-15 tys. zł.

eprasa.pl 7004d49b5e

NETFLIX HBO MAX PRIME VIDEO APPLE TV DISNEY+ SKYSHOWTIME



PONAD 160 SERIALI I FILMÓW

OBEJRZELIŚMY, OCENILIŚMY, REKOMENDUJEMY NAJLEPSZE



NETFILM
E-WYDANIA W CZYTELNIA.PL

NETFILM

JEDYNY TAKI MAGAZYN!

SZUKAJ W PUNKTACH SPRZEDAŻY PRASY
PRENUMERATA I WYDANIE CYFROWE DOSTĘPNE NA **czytelnia.pl**

www.netfilm.pl



› Przyglądamy się najtańszym sensownym pick-upom
› Wartość determinuje bardziej stan auta niż rocznik

Do przyczep i jazdy w



Dacia Logan pick-up

Okres produkcji: 2006-2013

Ceny rynkowe: 10-20 tys. zł

Dacie Logan pick-up rzadko pojawiają się na sprzedaż, ale niemal zawsze coś można znaleźć. Auta trzymają wartość, bo to ostatnie tego typu, osobowe pick-upy. Sprawdzają się w firmach, które potrzebują niedużego „dostawczaka" do miasta. Choć Logan jest niewielki, to skrzynia ładunkowa ma 180 cm długości. Za siedzeniami jest spory bagażnik. Auto tanie w serwisowaniu i ekonomiczne. Z silnikiem 1.5 dCi Logan pick-up spala realnie ok. 5 l/100 km. Problemem w razie kolizji czy korozji może być dostępność części nadwozia. O ile przód jest taki jak w zwykłym Loganie, o tyle tylne błotniki to rarytas. To samo klapa czy tylna szyba.

DANE TECHNICZNE:
1.5 dCi: poj.: 1461 cm^3,
moc: 68 KM, moment obr.: 160 Nm,
prędkość maksymalna: 150 km/h,
0-100 km/h: 17,7 s, spal. 5,3 l/100 km



MITSUBISHI L200 2006-2015

Ceny rynkowe: 30-60 tys. zł

To już trochę leciwe auto jest bardzo cenione w Afryce i Azji. Ładnie utrzymane egzemplarze trzymają jednak wartość, bo zasłynęły z niezawodności. Problemami są korozja i zaniedbania serwisowe. Warto poszukać wersji ze stałym napędem Super-Select 4WD, którego można używać na asfalcie.

DANE TECHNICZNE:
2.5 DiD: poj.: 2477 cm^3,
moc: 170 KM, moment obr.: 400 Nm
prędkość maksymalna: 179 km/h,
0-100 km/h: 12,1 s, spal. 7,7 l/100 km

MITSUBISHI L200

DANE TECHNICZNE:
2.4 DiD: poj.: 2442 cm^3,
moc: 181 KM, moment obr.: 430 Nm
prędkość maksymalna: 179 km/h,
0-100 km/h: 10,4 s, spal. 6,9 l/100 km



FIAT FULLBACK to Mitsubishi L200 piątej generacji. Auta różnią się tylko przodem.



eprasa.pl 7004d49b5e



terenie

Pick-upy kojarzą się z autami użytkowymi lub terenowymi. Świetnie sprawdzają się w roli holowników przyczep. Są coraz chętniej kupowane do podróżowania off-road. Miewają jednak pewne cechy i problemy, o których warto wiedzieć.

Na pewno warto zdawać sobie sprawę, że pick-upy nie są dla każdego. Długość nadwozia to ok. 5 metrów, więc trudno się je parkuje. W praktyce są to ciężarówki i tak się nimi jeździ. Są toporne, rzadko wygodne, kiepsko się prowadzą, sporo palą, pomimo silników Diesla, a po pierwszych zakupach da się zauważyć, że skrzynia ładunkowa to jednak nie to samo bagażnik.

Mają natomiast kilka zalet. Są w większości „terenówkami". Można nimi ciągnąć ciężkie przyczepy albo transportować brudne przedmioty – w kabinie czysto, a na pace mogą być tona żwiru, worki z betonem albo śmieci do wywiezienia. Jeśli kabina jest krótka, łatwo odliczyć pełny VAT od kosztów eksploatacji.

Niestety pick-upy mają też pewne przypadłości, typowe dla tego segmentu. Są zbudowane na ramie, która z reguły mocno koroduje. Naprawy są kosztowne. Układ napędowy wymaga opieki, więc koszty serwisowania są wyraźnie większe niż w podobnej wielkości osobówkach. Nie są to też auta wyposażone w podzespoły wspólne z innymi modelami, więc dostęp do części zamiennych bywa problematyczny, a ceny niektórych odstraszają nawet osoby dość zamożne.

Pomimo tego popularność pick-upów rośnie. Stosunkowo świeżym dla nich przeznaczeniem w Polsce jest turystyka off-roadowa. Zwłaszcza modeli japońskich. W tym akurat sprawdzają się znakomicie. Coraz większy jest też popyt na bardzo przestronne i wygodne pick-upy z rynku amerykańskiego.

TEKST: MARCIN ŁOBODZIŃSKI
ZDJĘCIA: ARCHIWUM

ISUZU D-Max 2012-2020



Ceny rynkowe: 40-70 tys. zł

Isuzu to wciąż mało znana marka, do której wielu ma dystans. Jednak użytkownicy chwalą sobie D-Maxa za ponadprzeciętną trwałość i niezawodność. Oczywiście ramy korodują, ale mniej niż w Mitsubishi czy Toyocie. Rynek akcesoriów nie jest tak rozwinięty, choć w Australii da się kupić niemal wszystko. Również dostępność części i serwisów nie wypada tak dobrze jak u japońskich konkurentów. Samochód na pewno nieco odstaje popularnością od innych pick-upów, ale za to jest wyraźnie tańszy. W 2017 r. otrzymał mniejszy silnik 1.9, któremu trochę brakuje momentu obrotowego, ale jest bardzo ekonomiczny. Jego wytrzymałość nie budzi zastrzeżeń.



D-Max nie odstaje pod żadnym względem. Wnętrze jest nowoczesne.

2015-2023

Ceny rynkowe: 70-160 tys. zł

Dynamiczny, niezawodny, bardzo wygodny, terenowo dzielny i do tego ze stałym napędem, który pozwala na jazdę po asfalcie w trybie 4WD. Dlaczego więc kosztuje wyraźnie mniej od Toyoty Hilux z tych samych roczników? Bo nie idzie za nim taka legenda. Nie ma żadnych powodów by twierdzić, że jest gorszym samochodem. Dopracowany silnik i skrzynia biegów rzadko sprawiają problemy. Rama koroduje tak samo jak w każdym innym pick-upie z Azji. Dość drogie części zamienne da się kupić w Europie, ale i w Afryce. Obawy może budzić transformacja marki Mitsubishi w kierunku modeli opracowanych z Renault. Potencjalnie, za kilka lat w europejskim ASO mogą być problemy z dostępnością części.

DANE TECHNICZNE:
2.5 D: poj.: 2449 cm³,
moc: 163 KM, moment obr.: 400 Nm
prędkość maksymalna: 180 km/h,
0-100 km/h: 11,4 s, spal. 7,4 l/100 km

TOYOTA Hilux 2005-2015

Ceny rynkowe: 50-80 tys. zł

Biorąc pod uwagę rocznik, ceny można uznać za abstrakcyjne. Ale ta generacja Hiluxa zasłużyła sobie na wysokie noty. Pomimo że koroduje w zastraszającym tempie, wymaga dość częstej ingerencji w układ wtryskowy, a w kabinie warto wozić zapasowy alternator. Jednak te samochody właściwie serwisowane bez problemu osiągają przebiegi powyżej 500 tys. km. Silniki nie wymagają aż tak drogiego serwisu jak u następcy, a rynek akcesoriów jest doskonale rozwinięty. Największą zaletą Hiluxa jest jednak bardzo niski spadek wartości. Można kilka lat pojeździć i sprzedać go w tej samej cenie. O mało którym aucie da się to samo powiedzieć.

DANE TECHNICZNE:
3.0 D-4D: poj.: 2982 cm³,
moc: 171 KM, moment obr.: 360 Nm
prędkość maksymalna: 175 km/h,
0-100 km/h: 11,9 s, spal. 8,9 l/100 km





Kokpit jest już trochę przestrzały. Połowa samochodów ma manualną skrzynię biegów.

Tańsze i droższe propozycje pick-upów.



SsangYong Actyon Sports

Okres produkcji: 2006-2018

Wygląd i marka są bez znaczenia? Ciekawą i tanią propozycją jest Actyon Sports, którego nawet trudno nazwać „terenówką". Ale najważniejsze funkcje pick-upa spełnia, a kosztuje 30-45 tys. zł. Taniej się nie da.

DANE TECHNICZNE:
2.0 XDi: poj.: 1998 cm³,
moc: 141 KM, moment obr.: 310 Nm,
prędkość maksymalna: 161 km/h,
0-100 km/h: 15,2 s, spal. 8,0 l/100 km



Ford Ranger

Okres produkcji: 2015-2023

Najtańsze Rangery od 2015 r. da się kupić za ok. 70 tys. zł, ale na nieźle prezentujący się egzemplarz trzeba przygotować przynajmniej 100 tys. zł. To ta sama generacja od 2012 r., tylko po głębokiej modernizacji.

DANE TECHNICZNE:
3.2 TDCi: poj.: 3198 cm³,
moc: 200 KM, moment obr.: 470 Nm,
prędkość maksymalna: 175 km/h,
0-100 km/h: 10,3 s, spal. 8,3 l/100 km



Toyota Hilux

Okres produkcji: od 2015 r.

To jeden z najdroższych pick-upów na rynku. Trzeba mieć minimum 90 tys. zł, ale tak naprawdę wybór zaczyna się od 100 tys. zł. Najlepiej kupić z dieslem 2.8 i automatem. Mniejszy 2,4 litra jest zwyczajnie za słaby.

DANE TECHNICZNE:
2.8 D-4D: poj.: 2755 cm³,
moc: 204 KM, moment obr.: 500 Nm
prędkość maksymalna: 175 km/h,
0-100 km/h: 10,7 s, spal. 7,0 l/100 km



NISSAN Navara 2005-2015

Ceny rynkowe: 25-60 tys. zł

Coś za coś – Navara jest tania, ale nawet użytkownicy rzadko przyznają, że to dobre auto. Rama nie tylko koroduje, ale i pęka. Silniki o pojemności 2,5 litra to pułapka. Są bardzo awaryjne, drogie w naprawach, a większość części można kupić tylko w ASO. Nikt nie traktuje tego auta jako „wyprawówki", bo to za duże ryzyko, żeby pojechać gdzieś daleko od warsztatu. Navara ma jednak kilka zalet. Bardziej niż jakikolwiek pick-up z tego okresu przypomina SUV-a. Z silnikiem 3.0 V6 dCi, który psuje się zdecydowanie rzadziej, jest ponadprzeciętnie dynamiczna i ekonomiczna. Dobrze się prowadzi, a komfort jazdy stoi na wysokim poziomie. Świetny pick-up na trasy i do przyczepy. Warto zapłacić więcej za egzemplarz z dobrą ramą.

DANE TECHNICZNE:
3.0 V6 dCi: poj.: 2991 cm³,
moc: 231 KM, moment obr.: 550 Nm
prędkość maksymalna: 195 km/h,
0-100 km/h: 9,3 s, spal. 9,5 l/100 km

NISSAN Navara 2015-2020

Ceny rynkowe: 70-150 tys. zł

Znacznie lepsza, ale i wyraźnie droższa Navara ostatniej generacji ma rzadko spotykane rozwiązanie w postaci sprężynowego zawieszenia tylnej osi. Świetnie się prowadzi, choć jest bardzo twarda. Posłużyła jako baza to stworzenia rzadko spotykanego Mercedesa klasy X. Nowy silnik 2,3 litra to konstrukcja używana także w Renault Masterze. Chwalona za trwałość i niezawodność. W wersji biturbo rozwija moc 190 KM. Przy zakupie warto zerknąć na kondycję ramy.



MERCEDES KLASY X był oferowany w latach 2017-2020 z dieslami 2.3 oraz 3.0 V6.



Amerykańskie „ciężarówki" to ciekawa opcja.

Gdy bierze się pod uwagę najpopularniejsze modele, to wbrew pozorom rynek amerykańskich pick-upów wydaje się bogaty. Cechami wspólnymi są ich wielkość i bardzo przestronne kabiny. Duże i mocne silniki, a także bogate wyposażenie to kolejne rzeczy odróżniające je od modeli tzw. europejskich. Właściwie to dwa różne segmenty. Pick-upy z USA rzadko wjeżdżają w teren i często są traktowane jako drugie auto w rodzinie. Nie ma niczego lepszego do ciągnięcia przyczep.

Chevrolet Silverado



Okres produkcji: 2013-2019

Chevrolet Silverado i jego odpowiednik GMC Sierra były przez lata uważane za najtrwalsze pick-upy amerykańskich marek. Trzecia generacja znajduje się gdzieś pomiędzy erą niezawodności i solidności poprzedników a samochodami już zbyt naszpikowanymi elektroniką. Niektórzy twierdzą, że to ostatnie tak udane Silverado. Polecamy silnik 5.3 V8 o mocy 355 KM, który jest chwalony za przyzwoite spalanie. Nowoczesne wnętrze oferuje wszystko, czego oczekuje się od takiego samochodu. Ceny modelu w Polsce z tych roczników startują z poziomu 80-90 tys. zł. Wybór jest spory.

Ford F-150

Okres produkcji: 2009-2014

Dwunasta generacja jest określana przez Amerykanów jako ta, w której dało się zauważyć poprawę jakości. W 2014 roku F-150 trafiło na listę modeli o najdłuższej żywotności wg rankingu iSeeCars. Auto było chętnie importowane do Polski, więc wybór jest duży, a ceny zaczynają się od ok. 45-50 tys. zł. Nie jest tak nowoczesny jak opisany Chevrolet Silverado, ale w porównaniu do europejskich pick-upów to i tak inny świat. Polecany silnik 5.4 V8 rozwija 314 KM. Później oferowano 5.0 V8 Coyote, znany m.in. z Mustanga. To właśnie w tej generacji F-150 zrodziła się koncepcja Raptora.



eprasa.pl 7004d49b5e

VOLKSWAGEN Amarok 2010-2020





Wnętrze przyjemne dla oka i nowoczesne, jak w SUV-ie, ale z tyłu jest ciasno.

Ceny rynkowe: 50-140 tys. zł

Kolejny SUV w segmencie pick-upów. Wiele tych aut nigdy nie wjechało w teren. Amarok to właściwie dwa rodzaje samochodów w zależności od silnika i napędu. Do modernizacji w 2016 r. dostępny był z dieslem 2.0 TDI (bardziej do pracy), a później – 3.0 TDI V6 (świetny na trasy). Napęd na cztery koła może być dołączany mechanicznie z reduktorem albo stały z dyferencjałem Torsen. W tym drugim rozwiązaniu reduktora już nie ma. Wielu kierowców ceni sobie Amaroka 3.0 V6. Jednak rozsądniejszy wybór to 2.0 TDI ze względu na mniejsze spalanie oraz dużo niższe koszty serwisowania i napraw. Najlepiej w mocnej wersji biturbo z 8-biegowym automatem. Popularną jednostkę można stosunkowo tanio naprawić.

DANE TECHNICZNE:
2.0 TDI: poj.: 1968 cm³,
moc: 180 KM, moment obr.: 400 Nm,
prędkość maksymalna: 175 km/h,
0-100 km/h: 10,3 s, spal. 7,3 l/100 km

FORD Ranger 2012-2016

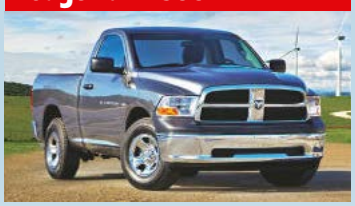


Ceny rynkowe: 35-70 tys. zł

Pomimo upływu lat to wcielenie Rangera wciąż wygląda dość świeżo. Jest chwalone za komfort podróżowania, dobre właściwości jezdne i niezłą trwałość. Rama zwykle trzyma się lepiej niż w „japończykach". Z silników najbardziej cenion jest 5-cylindrowy diesel 3.2. Niestety miewa spektakularne awarie będące wynikiem przegrzania lub braku smarowania. Ze względu na wyższą awaryjność gorsze opinie ma diesel 2.2 TDCi. Jednak jest zdecydowanie tańszy w naprawach. Ten sam silnik montowano w Transicie.

DANE TECHNICZNE:
3.2 TDCi: poj.: 3198 cm³,
moc: 200 KM, moment obr.: 475 Nm,
prędkość maksymalna: 175 km/h,
0-100 km/h: 10,4 s, spal. 10,4 l/100 km

Dodge Ram 1500



Okres produkcji: 2009-2019

W tym okresie marka Ram została wydzielona spod marki Dodge, więc można kupić zarówno Dodge'a Rama, jak i Rama 1500. Na początku były to samochody jeszcze nie nowoczesne, ale już wygodne. Pod maską można znaleźć cenione silniki 3.6 V6 Pentastar i 5.7 V8 Hemi. Nie brakuje u nas mechaników z doświadczeniem w naprawach tych pojazdów. Samochodów na polskim rynku jest bardzo dużo, a ceny zaczynają się od ok. 40 tys. zł. Pośród amerykańskich pick-upów to właśnie Rama najłatwiej kupić z pojedynczą kabiną. Uwaga, bo wiele z nich ma napęd tylko na tylną oś.

Nissan Titan

Okres produkcji: od 2015 r.

Nissan Titan, czyli amerykański pick-up japońskiej marki, to u nas rzadkość, a większość aut pochodzi z roczników od 2015 w górę, czyli z drugiej generacji modelu. Niestety nie ma ona już tak dobrych opinii użytkowników, jak model produkowany do 2015 r. Pod maską znajdziemy najczęściej 5,6-litrowy silnik V8 o mocy 394 KM. Rzadziej amerykańskiego diesla 5.0 V8 produkcji Cumminsa. Ceny drugiej generacji to minimum 80-90 tys. zł, choć nie są zbyt uregulowane ze względu na niską podaż. Starsze roczniki można kupić za ok. 40-50 tys. zł. Mają bardzo dobre opinie.



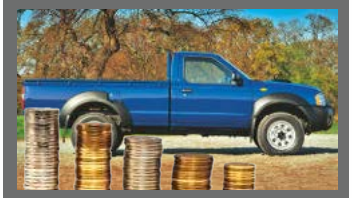
Toyota Tundra



Okres produkcji: 2007-2021

Znacznie popularniejsza od Nissana Titana i o wiele bardziej ceniona przez użytkowników w USA. Tundra przez lata była postrzegana jako najbardziej niezawodny pick-up za oceanem. Wczesne generacje były „nie do zajechania". W Polsce popularna stała się druga odsłona, zwłaszcza po liftingu z 2014 r. Ceny są oczywiście wysokie (minimum 100 tys. zł), ale japońskie silniki V8 z rodziny UR o pojemności 4,6 i 5,7 litra są uznawane za znacznie trwalsze i bardziej niezawodne od amerykańskich V8. Alternatywą może być mniejszy model Tacoma.

Pick-up a odliczanie podatku VAT



Pełne (100%) odliczenie podatku VAT od kosztów eksploatacji pojazdu jest możliwe, jeśli przedsiębiorca prowadzi ewidencję przebiegu, posiada pojazd specjalny albo spełniający wymagania VAT-1.
Ostatni sposób jest najwygodniejszy, ale samochód musi spełniać trzy warunki: 1. homologacja ciężarowa, 2. jeden rząd siedzeń, 3. przestrzeń ładunkowa oddzielona od pasażerskiej trwałą przegrodą.
Wszystkie trzy warunki spełniają pick-upy z pojedynczą kabiną. Liczba siedzeń nie ma znaczenia, musi być tylko jeden rząd. Nie może to być też kabina przedłużona, np. z ławką z tyłu.

Aby łatwo odliczyć pełny VAT od paliwa, pick-up musi mieć jeden rząd siedzeń, ale ich liczba jest bez znaczenia

PODSUMOWANIE

Jak widać, rynek pick-upów jest dość bogaty, choć skupialiśmy się na autach, które można kupić, dysponując kwotą 40-80 tys. zł. Warto pamiętać, by oględziny auta zawsze zacząć od oceny kondycji ramy. Niczego ważniejszego (czyt. droższego w naprawach) w tych samochodach nie ma. Bardzo ostrożnie trzeba podchodzić do aut z grubą warstwą zabezpieczenia. Japońskie modele mocniej korodują, ale są bardziej niezawodne. Alternatywą są duże pick-upy z USA. Trzeba się tylko zastanowić, czy będzie gdzie zaparkować i czy w okolicy jest serwis, który będzie w stanie wykonać podstawowe naprawy. Na niektóre części trzeba dłużej poczekać, choć z „japończykami" nie jest dużo lepiej

»Najważniejsza przy zakupie pick-upa jest rama. Jej naprawy to wydatki w kwotach pięciocyfrowych

eprasa.pl 7004d49b5e

Używane kampery i kampervany

Rynek używanych kamperów w Polsce jest ubogi. Często są to stare pojazdy sprowadzone z Zachodu. Żeby mieć wybór, trzeba pojechać np. do Niemiec.



Używane urban campery do 10 lat

VW Caddy V California

Na okazjonalne wypady

Nie można dać się zwieść, że Caddy California to samochód kempingowy. Ma funkcję spania i kilka udogodnień, może mieć szuflady z kuchenką i lodówką. Nie spełnia jednak roli kampera. Jest autem przystosowanym do tego, by przespać się i pojechać dalej. Nie ma dobrej wentylacji. Niezły pojazd do pracy z dala od miejsc noclegowych. Kemping tak, ale raczej na nocny wypad na ryby niż na wakacje.

- Tylko podstawowe funkcje, czyli spanie i bagażnik.
- Na polskim rynku jest tak mało Caddy Californii, że trudno określić ich wartość. W Niemczech takich aut nie brakuje, a ceny startują od ok. 130 tys. zł.
- Lepszym i tańszym sposobem jest kupić Caddy i zlecić przeróbkę na kampera.





VW California T6 Beach

Absolutne minimum

Bazowa odmiana Californii. W praktyce to van osobowy z funkcją spania: ma podnoszony dach z łóżkiem oraz rozkładaną kanapę, ale nie ma zabudowy kuchennej i formalnie nie jest kamperem. Sprawdza się jako auto rodzinne na co dzień i okazjonalny kamper na weekend, do spania wewnątrz, ale biwakowania raczej na zewnątrz (gotowanie, przebywanie). Lżejsza, prostsza i tańsza od pozostałych wersji.

- Wersja, którą można użytkować na co dzień jak zwykły samochód osobowy. Można ją jednak doposażyć w akcesoria kempingowe.
- Regularne ceny tej wersji w modelu T6 to minimum 150-200 tys. zł.
- W Niemczech ceny od ok. 100 tys. zł.



VW California T6 Beach Camper

Złoty środek do podróży, ale to nie kamper

Wersja pośrednia, czyli wciąż zwykły van ze standardowymi siedzeniami, ale ma wysuwaną kuchnię oraz instalację gazową, więc formalnie jest kamperem. Zachowuje kompaktowe wymiary i podnoszony dach z dodatkowym łóżkiem. To rozsądny kompromis między codzienną użytecznością a realną niezależnością na wyjeździe. Są też korzyści podatkowe wynikające z faktu, że jest pojazdem specjalnym.

- Wariant Beach Camper różni się jedynie drobiazgami, ale jest już formalnie kamperem.
- Regularne ceny w takiej specyfikacji to okolice 200 tys. zł, ale raczej trzeba wydać więcej.
- W Niemczech taki samochód można kupić za ok. 100-130 tys. zł.



VW California T6 Coast/Ocean

Pełnoprawny kamper dla dwóch osób

Najbogatsza i najbardziej turystyczna odmiana. Oferuje pełny aneks kuchenny z wodą, gazem, umywalką, kuchenką oraz rozbudowane sterowanie funkcjami kempingowymi. Poziom wykończenia jak w kamperze, niestety tylne siedzenia też, więc na dłuższe wyjazdy niewygodne. Coast to wersja podstawowa, a Ocean – luksusowa, m.in. z elektrycznie podnoszonym dachem. Brakuje jedynie toalety.

- Ocean to minikamper z niemal pełnym wyposażeniem, jak w dużych kamperach. Mimo to można nim jeździć również na co dzień.
- Regularne ceny T6 startują w Polsce od ok. 250-300 tys. zł. W Niemczech jest większa podaż i da się znaleźć takie auto za ok. 150 tys. zł.

eprasa.pl 7004d49b5e

Polski rynek kamperów wciąż się rozwija, a w europejskiej skali jest rynkiem raczej peryferyjnym. Aut używanych jest relatywnie niewiele. Na największym serwisie ogłoszeniowym Otomoto.pl po wybraniu kategorii „kampery" i zaznaczeniu wyłącznie ofert z drugiej ręki pojawia się około 650 ogłoszeń. Dla porównania na niemieckim mobile.de dostępnych jest analogicznie ponad 20 tys. pojazdów. Modele, które w Polsce występują w liczbie kilku sztuk, za Odrą oferowane są w setkach.

Ograniczona podaż przekłada się na ceny, ale i na mniejszą różnorodność. W kraju dominują pojazdy stosunkowo młode – około dwóch trzecich ofert dotyczy aut w wieku do 10 lat. Według danych serwisu Motorhome.pl najwięcej pojazdów trafia do Polski z Danii, Holandii i Niemiec. Dane pokazują również, że dla wielu rodzin próg wejścia w caravaning wyznacza budżet rzędu 120--200 tys. zł, podczas gdy zakup nowego kampera to wydatek minimum 300-400 tys. zł.

W praktyce Polska jest może i dobrym miejscem, by zobaczyć konkretny model na żywo, ale przy poważnych zakupach warto pojechać za granicę – przede wszystkim ze względu na skalę podaży i większą elastyczność wyboru.

Na rynku wtórnym rozsądnym kompromisem pozostają dziś kampery w wieku do 10 lat. Są wyraźnie tańsze od nowych, a wciąż nowoczesne i funkcjonalne. W tym wieku spełniają już normę Euro 6 (obowiązującą od 2014/2015 r.), co ułatwia podróżowanie po Europie. To wiek, w którym kamper oferuje wysoki standard, a część mieszkalna – przy właściwej eksploatacji – nie powinna jeszcze wykazywać poważnych oznak zużycia.

AUTOR: MARCIN ŁOBODZIŃSKI

ZDJĘCIA: ARCHIWUM, PRODUCENCI

Cztery rodzaje kamperów



URBAN CAMPER
Kompaktowa forma oparta na średnich vanach. Niski dach lub podnoszony namiotowy, możliwość codziennego użytkowania jak auta rodzinnego. Ma nierzadko aneks kuchenny i rozkładane łóżko. W prostszych wersjach bez wyposażenia kempingowego.



PÓŁINTEGRA
Zabudowa na seryjnej kabinie pojazdu, zintegrowanej z częścią mieszkalną. Pełnoprawny kamper z łazienką i kuchnią, często z dwoma łóżkami dla 4-5 osób. Najpopularniejszy rodzaj w Europie. Lżejszy i tańszy od integry, przestronniejszy i wygodniejszy od kampervana.

INTEGRA
Najbardziej „autobusowa" forma kampera. Część mieszkalna i kabina kierowcy tworzą jedną bryłę. Najczęściej budowane na podwoziu Fiata Ducato lub Mercedesa Sprintera, ale bez fabrycznej kabiny. Komfort i wyposażenie najwyższe, ale to samo dotyczy ceny. Raczej dla osób, dla których caravaning to styl życia.





KAMPERVAN
Zabudowany „blaszak" bez poszerzania nadwozia. Wygląda jak auto dostawcze, w środku ma zwykle kuchnię, łóżko, czasami małą łazienkę. Stosunkowo łatwy w prowadzeniu i parkowaniu. Idealny dla dwóch osób i na krótkie, spontaniczne wyjazdy.

Volkswagen Grand California

Jak duży kamper, ale nie do końca

Grand California bazująca na Crafterze to fabryczny kampervan z pełnym wyposażeniem kempingowym, w tym również zbiornikiem na wodę, prysznicem i toaletą. Jednak w praktyce jest to auto dwuosobowe, bo nawet rodzina 2+2 będzie odczuwać ciasnotę wnętrza. Samochodem jeździ się bardzo dobrze, ale wysoki dach nie pozwala np. na korzystanie z parkingów podziemnych. Do samej jazdy jest świetny, ale jako kamper – przeciętny.

- To idealne auto dla osób, które chcą przesiadki na coś tylko trochę większego i bardziej funkcjonalnego (np. toaleta) niż California.
- Samochód można kupić za ok. 270 tys. zł, ale regularne ceny zaczynają się od 300 tys. zł wzwyż.







Ford Custom Nugget

Wersja podstawowa jak California

Ford Transit Custom Nugget jest naturalnym konkurentem Volkswagena Californii, choć w Europie pozostaje mniej popularny. Powodem nie jest funkcjonalność, lecz inna filozofia projektu. Charakterystyczny układ kuchni w tylnej części ogranicza przestrzeń bagażową, a dolne łóżko nie należy do najwygodniejszych w segmencie. Wnętrze jest praktyczne, ale mniej dopracowane niż w Californii.

- Kuchnia jest z tyłu pojazdu, co dla jednych będzie zaletą, dla innych wadą.
- Używanych Nuggetów na bazie Customa praktycznie nie ma na polskim rynku.
- W Niemczech ceny startują od ok. 120 tys. zł, co jest ciekawą alternatywą wobec Californii.



Ford Custom Nugget Plus

Nugget plus toaleta

Custom Nugget występował z dachem podnoszonym lub stałym wysokim. Ten drugi zapewnia lepszą izolację i większy komfort w chłodniejszych warunkach, ale pogarsza aerodynamikę i zwiększa wysokość auta. Dodatkowo oferowano odmianę Nugget Plus, bazującą na dłuższej wersji nadwozia. Wyróżnia ją rozbudowana tylna część z aneksem kuchennym i toaletą. Układ wnętrza pozostaje praktycznie taki, jak w standardowej wersji.

- Plus oznacza obecność toalety, co daje przewagę nad Volkswagenem Californią.
- Podwyższony dach nie jest zarezerwowany wyłącznie dla odmiany plus.
- Ceny w Niemczech są zbliżone do zwykłego Nuggeta.

Mercedes Marco Polo

Luksusowy urban camper

Fabryczny kamper na bazie Klasy V, pozycjonowany wyżej niż konkurenci. Oferuje podnoszony dach z łóżkiem oraz rozkładaną kanapę w części dziennej, a w wyższych wersjach stałą zabudowę kuchenną. Wyróżnia się wysoką jakością wykończenia i komfortem jazdy typowym dla Mercedesa. To propozycja dla osób, które chcą połączyć codzienną funkcjonalność vana z turystyczną niezależnością w wydaniu premium.

- Odpowiednikiem Mercedesa Marco Polo może być California Ocean.
- W Polsce aut używanych prawie nie ma.
- W Niemczech kosztują od ok. 150 tys. zł.





eprasa.pl 7004d49b5e

Kampery modyfikowane do 10 lat – przegląd polskiego rynku



Kampervany

Fiat Ducato jest pojazdem budżetowym, a Mercedesy premium, również wśród kamperów. Najtańsze kampervany z roczników od 2015 w górę są budowane na bazie Renaulta Trafica, czyli są to pojazdy wielkości klasycznych urban camperów, ale zwykle z funkcjonalnościami klasycznego kampera. Takie auta można kupić za ok. 90-100 tys. zł. W podobnej cenie są pojazdy na bazie większego Fiata Ducato lub odpowiedników: Citroena Jumpera i Peugeota Boxera. Nierzadko wyposażone w pożądany na rynku silnik 3-litrowy. Kosztują ok. 90-100 tys. zł. Do kwoty ok. 150 tys. zł można znaleźć pojazdy z roczników 2019-2022. Popularność Ducato bierze się z niskich cen aut bazowych oraz dużej przestrzeni ładunkowej, do zagospodarowania, kosztem krótkiej kabiny kierowcy. Ducato może nie jest najwygodniejsze do jazdy, ale przewyższa inne modele przestronnością. W okolicach 200-240 tys. zł można już znaleźć kampery na bazie Forda Transita lub Transita Customa, niekoniecznie oryginalne Nuggety. W granicach 250-300 tys. zł pojawia się więcej pojazdów budowanych na bazie Volkswagena Craftera i MAN-a TGE, w tym również oryginalne Grand Californie i pojedyncze Mercedesy Sprintery.

- Najtańsze kampervany w wieku do 10 lat to zmodyfikowane Fiaty Ducato za ok. 100 tys. zł.
- Najdroższe są pojazdy zbudowane na VW Crafterach i Mercedesach Sprinterach.

CENY OD OKOŁO 90-100 TYS. ZŁ

Półintegry

Podobnie jak w segmencie kampervanów niska półka to Fiat i Ford, a górna Mercedes i VW. 160 tys. zł to kwota, z jaką można już poszukać i nawet powybierać pośród nielicznych ofert sprzedaży kamperów typu półintegra. Auta oczywiście budowane na podwoziu i kabinie Ducato. Absolutnym minimum jest kwota ok. 140 tys. zł – w tej cenie można jeszcze coś znaleźć z rocznika 2015 lub młodszy pojazd. Dysponując 180 tys. zł, ma się swobodny wybór, pośród nieźle prezentujących się pojazdów, a wśród nich są również podwozia Forda Transita czy sporadycznie Renaulta Mastera. W tej kwocie da się kupić potężną alkowę lub bardziej zgrabną zabudowę, są też auta młodsze, np. z rocznika 2020. Kolejna półka cenowa to przedział 200-220 tys. zł, w którym nie brakuje kilkuletnich kamperów z niewielkim przebiegiem. Półintegry budowane na podwoziach Craftera, MAN-a TGE i Mercedesa Sprintera to wydatek od ok. 320 tys. zł w górę.

- Kwota 140-160 tys. zł to absolutne minimum, by wejść w posiadanie półintegry, niemal zawsze na bazie Fiata Ducato lub jego odpowiednika.
- Dużo większy wybór zabudów na młodszych pojazdach pojawia się w przedziale cenowym 180-220 tys. zł.

CENY OD OKOŁO 160 TYS. ZŁ



JAK KUPOWAĆ KAMPER LUB PRZYCZEPĘ



NADWOZIE/POSZYCIE

Podczas zakupu używanego kampera lub przyczepy należy postrzegać je jako trzy oddzielne obszary:
pojazd (podwozie, napęd, dokumentacja), poszycie zabudowy oraz wnętrze i wyposażenie. Warto pamiętać, że przyczepa jest również pojazdem w rozumieniu prawa.

Kluczowy jest stan zabudowy. Jednak uszkodzenie poszycia nie musi od razu dyskwalifikować pojazdu – wiele elementów można naprawić zgodnie z technologią producenta, np. poprzez wymianę kompletnej ściany czy panelu dachowego. Problemem nie jest sama szkoda, lecz sposób jej usunięcia i ewentualne ślady napraw. Szczególnej uwagi wymaga podłoga w przyczepie. To element narażony na wilgoć i uszkodzenia mechaniczne, a jego naprawa bywa kosztowna i skomplikowana. Miękkie miejsca, wybrzuszenia czy oznaki zawilgocenia powinny zapalić lampkę ostrzegawczą. W konstrukcjach warstwowych najgroźniejszym wrogiem pozostaje woda – jej skutki często widać dopiero po czasie.



WNĘTRZE I WYPOSAŻENIE

Stan wnętrza używanego kampera lub przyczepy bywa ważniejszy niż przebieg auta bazowego. Najgroźniejszym wrogiem zabudowy jest wilgoć. Niewidoczna na pierwszy rzut oka potrafi niszczyć ściany, izolację, meble i instalacje elektryczne. Dlatego już po otwarciu drzwi warto zwrócić uwagę na zapach. Stęchlizna, „mokre" powietrze lub intensywny aromat odświeżacza mogą świadczyć o problemach z zawilgoceniem. Podstawowym narzędziem oględzin powinien być wilgotnościomierz. Pomiar przy podłodze, wokół okien, w narożnikach i przy dachu pozwala wykryć miejsca, które z zewnątrz wyglądają poprawnie. Warto sprawdzić działanie instalacji wodnej i elektrycznej, stan mebli oraz tapicerki. Luzy, odkształcenia czy ślady napraw mogą świadczyć o wcześniejszych przeciekach.







eprasa.pl 7004d49b5e



Pełne integry

Integra to już kamper luksusowy, więc ceny są odpowiednio wyższe.

Pełna integra to zdecydowanie opcja dla zamożnych. Chcąc kupić nie starszy niż 10-letni pojazd, trzeba przygotować o minimum 100 tys. zł więcej niż na półintegrę. Najtańsze pojazdy można kupić za ok. 270-300 tys. zł. Są budowane najczęściej na podwoziach Fiata Ducato oraz Mercedesa Sprintera. Jednak dopiero w przedziale kwotowym 350-400 tys. zł możemy mówić o w miarę dużym wyborze. To już są kwoty, za które da się bez problemu kupić dobrze wyposażonego nowego kampera typu półintegra. Dla porównania na rynku niemieckim ceny są zdecydowanie niższe i zaczynają się od około 200 tys. zł za pojazdy z rocznika 2015 lub młodsze. Trzeba jednak zauważyć, że używane integry zwykle są pojazdami o stosunkowo niskim przebiegu, nierzadko w dobrym stanie, kiedy mówimy o kilkuletnich egzemplarzach. Użytkowanymi przez osoby zamożne, więc również należycie serwisowanymi i zadbanymi.

- Integra to pojazd przypominający autobus, a ceny są znacznie wyższe niż innych rodzajów kamperów.
- Chcąc kupić taki pojazd, lepiej od razu wybrać się za granicę, gdzie jest nie tylko większy wybór, ale i zdecydowanie niższe ceny.

CENY OD OKOŁO 270 TYS. ZŁ

Opcja minimum

Aby wejść w posiadanie gotowego pojazdu kempingowego, trzeba dysponować kwotą minimum 30 tys. zł. Za takie pieniądze da się kupić busa przerobionego na kampervana, starego kampera z lat 80. ubiegłego wieku, a nawet pełną integrę, ale do napraw. Często są to opcje dla osób szukających raczej projektu, jakiegoś zajęcia, niż rzeczywiście pojazdu na wyjazd. Można jednak trafić na egzemplarz z potencjałem, ale nie mogą to być ostatnie wydane pieniądze. Aby kupić coś do lekkiego przeserwisowania i na wyjazd, trzeba przeznaczyć na pojazd minimum 50-60 tys. zł. Zadbane kampery, nawet z końcówki lat 90., potrafią kosztować blisko 100 tysięcy złotych. I to już jest kwota, z jaką można myśleć o poważnym caravaningu. Jednak jest to też kwota, za którą da się kupić niedużą nową przyczepę kempingową, z wnętrzem podobnym lub większym niż w kamperze typu półintegra.



Najstarsze kampery wbrew pozorom nie muszą być złym wyborem, bo są oparte na bardzo trwałych modelach samochodów z prostą mechaniką, którą da się naprawić we własnym zakresie.



Samochody fabryczne i klasyczne są już często postrzegane jako youngtimery, więc ich ceny są nieadekwatne do tego, co oferują. Tu płaci się przede wszystkim za „klimat".



POJAZD

Przy ocenie kampera lub przyczepy nie można zapominać o części jezdnej i napędowej, czyli silniku i skrzyni biegów. To oceniamy jak w każdym innym samochodzie czy przyczepie. W przypadku kamperów bazą jest auto dostawcze, ale ich eksploatacja różni się od typowo użytkowej. Przebiegi są dużo niższe, a większość kilometrów pokonywana jest w trasie, bez częstych rozruchów i pracy w mieście. Nie oznacza to jednak braku problemów. Typową bolączką pozostaje korozja – szczególnie ramy, podłużnic i elementów mocowania zabudowy. Zawieszenie pracuje niemal stale pod dużym obciążeniem, dlatego warto sprawdzić stan sprężyn i resorów. W przyczepach kluczowe są oś, zaczep i hamulec najazdowy. Ciekawym sygnałem jest obecność wzmocnionych elementów – poduszek pneumatycznych czy zmodyfikowanych sprężyn. Taka modernizacja często poprawia stabilność i bezpieczeństwo jazdy, a przy okazji świadczy o świadomym, zaangażowanym właścicielu.

TABLICZKI/PLAKIETKI

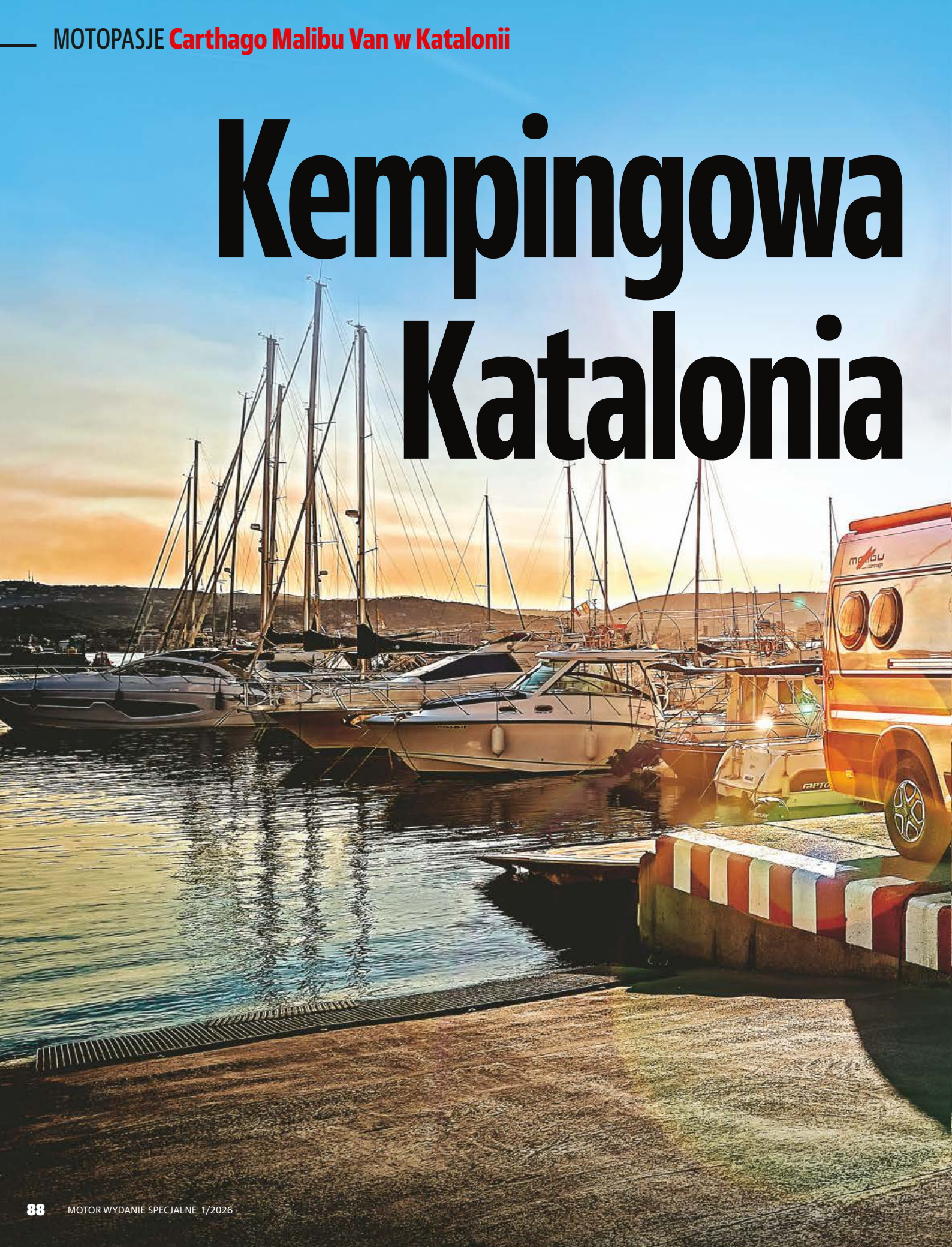
Jeśli kamper wygląda na model np. Adrii, a w dokumentach widnieje wyłącznie marka bazowego pojazdu, np. Mercedes, warto dokładnie sprawdzić historię. Może to oznaczać „przeszczep" zabudowy po wypadku lub próbę „legalizacji" pojazdu z kradzioną zabudową. W przypadku kamperów homologacja ma zwykle dwa etapy – pierwszy dotyczy auta bazowego, drugi producenta zabudowy. Najczęściej to właśnie marka zabudowy figuruje jako producent pojazdu specjalnego.

PODSUMOWANIE

Rynek używanych kamperów w Polsce wciąż jest stosunkowo niewielki, dlatego zakup wymarzonego pojazdu wymaga cierpliwości i chłodnej kalkulacji. Zdecydowanie łatwiej jest znaleźć coś Niemczech, gdzie wybór jest ogromny, a co za tym idzie ceny na niższym poziomie. Jednak duże różnice pomiędzy cenami w Polsce i w Niemczech wynikają nie tylko z różnic w podaży, ale także różnic w podatkach. W Polsce jest wyższy VAT i akcyza, wysoka zwłaszcza na silniki o pojemności powyżej 2 litrów. Dodatkowym atutem zakupu kampera w Niemczech jest pełne wyposażenie kempingowe, co u nas nie jest standardem. Realny próg wejścia zaczyna się od ok. 50-60 tys. zł za starsze konstrukcje, 100-150 tys. zł za bardziej zadbane i około 160 tys. zł za półintegry. Najrozsądniejszym wyborem są dziś pojazdy do 10 lat – wciąż nowoczesne, funkcjonalne i najczęściej spełniające normę Euro 6, co ułatwia podróżowanie po Europie bez dodatkowych ograniczeń.

eprasa.pl 7004d49b5e

Kempingowa Katalonia



Hiszpańskie wybrzeże Costa Brava to nie tylko portowa atmosfera, ale także atrakcje wewnątrz lądu, w okolicach Girony. I doskonałe kempingi.



Hiszpania, jeden z najpopularniejszych kierunków wakacyjnych w Europie, oferuje wiele słonecznych miejsc. Od przesiąkniętych piwem wysp Majorka i Ibiza, aż po pełne hoteli i apartamentów Benidorm – wybór jest szerszy niż jakakolwiek plaża. Dziś skupiamy się jednak na jednej z najpiękniejszych części Półwyspu Iberyjskiego – Katalonii.

Caravaning to chyba najlepszy sposób na zwiedzanie ciągnącego się przez ponad 200 kilometrów regionu Costa Brava. My w podróż wyruszamy w Malibu, kamperze wyprodukowanym na bazie Fiata Ducato przez firmę Carthago. Katalonia ma dobrze rozwiniętą sieć dróg, które bardzo czytelnie oznakowano. A hiszpańscy kierowcy nie potwierdzają stereotypu pełnego temperamentu południowca, przeciwnie – podróż dużym kampervanem okazała się przyjemna.

Pierwszy cel trzydniowej wycieczki to kemping Bassegoda w pobliżu Albanyà, około pół godziny na północ od Girony. Wrażenie, jakie robi, zostanie jeszcze wzmocnione w kolejnych dniach: katalońskie kempingi charakteryzuje wysoki poziom czystości, porządku i organizacji. Wszystko jest przystosowane do kamperów. Toalety i prysznice są zawsze tak czyste, że spokojnie można się obejść bez korzystania z pokładowej łazienki. Tuż obok kempingu Bassegoda na urlopowiczów czeka atrakcja w postaci obserwatorium astronomicznego. Każdego wieczoru po zapadnięciu zmroku wyszkoleni astronomowie zapraszają na oglądanie Wielkiego Wozu i miliardów innych gwiazd.



Na fali: Costa Brava i Katalonia dają wiele możliwości, jedną z nich jest kitesurfing.

Wybrzeże z lotu ptaka

Następnego ranka też jesteśmy trochę bliżej nieba: krętymi drogami zmierzamy przez urocze wioski w kierunku wybrzeża, docieramy do centrum spadochronowego Skydive w położonym w Zatoce Róż mieście Empuriabrava. Osada w tym miejscu została założona dopiero w 1967 roku. Skok w tandemie spełnia wiązane z nim oczekiwania: trochę emocji, dużo świeżego powietrza 4000 m nad ziemią i swobodne opadanie z prędkością do ok. 200 km/h aż do 1500 metrów. Szybowanie z otwartym spadochronem to oczywiście najpiękniejszy etap, widok z góry na „Dzikie Wybrzeże" jeszcze bardziej zapiera dech w piersiach.

eprasa.pl 7004d49b5e

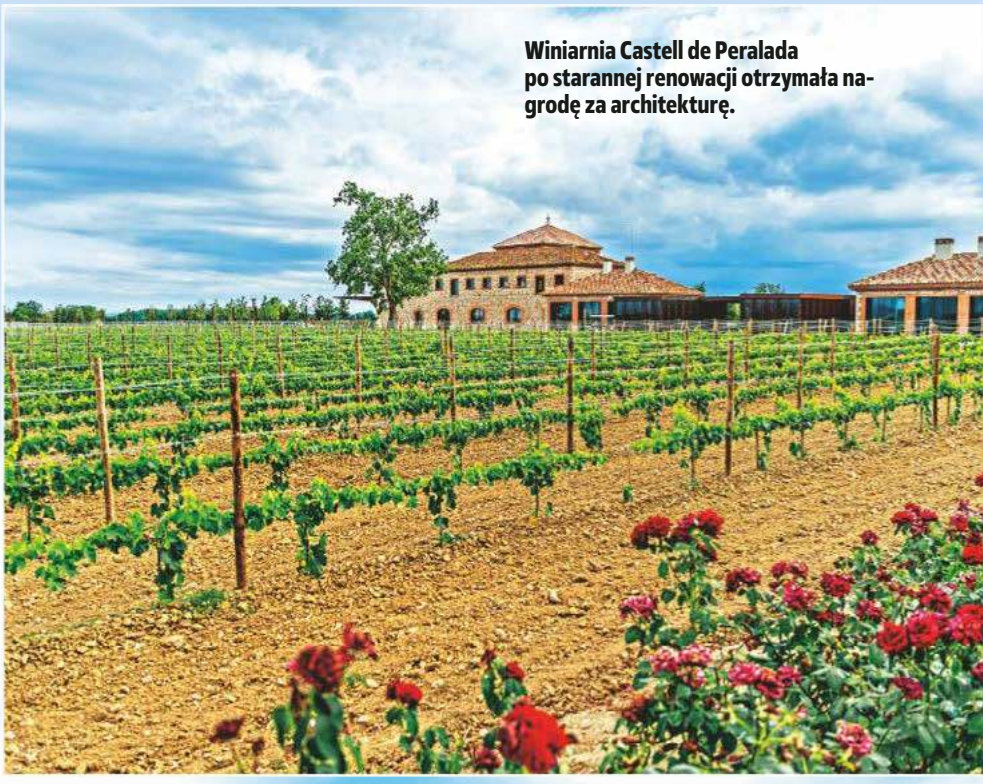




Odprężenie: jacuzzi w ośrodku Ballena Alegre.



W piwnicach winnicy Castell de Peralada leżakują setki drewnianych beczek.



Winiarnia Castell de Peralada po starannej renowacji otrzymała nagrodę za architekturę.

KLIMAT, POZIOM INFRASTRUKTURY NA KEMPINGACH I NIEZLICZONE ATRAKCJE – KATALONIA TO DOSKONAŁY KIERUNEK DLA MIŁOŚNIKÓW AKTYWNEGO SPĘDZANIA CZASU



Długie wycieczki rowerowe w kierunku Girony są bardzo popularne.



Wszystkie kempingi są przygotowane na duże kampery.



Instynkt stadny: owce nie przejmują się urlopowiczami.



Stolica prowincji, Girona, ma 100 000 mieszkańców oraz rzymską i arabską przeszłość.



Południowy klimat z kolorowymi domkami: na rondzie w Sant Antoni Malibu konkuruje z młodzieżą na Vespie.







Skok w chmurach: doświadczony skoczek czuwa nad bezpieczeństwem amatora.

Taki emocjonujący skok w tandemie kosztuje mniej nerwów niż pieniędzy. Ceny zaczynają się od 283 euro.

Katalonia to region o wielu twarzach. Jedną z nich jest uprawa winorośli. Na ich tle najbardziej wyróżnia się całkowicie odnowiona, nastawiona na ekologiczną uprawę winnica Castell de Peralada w prowincji Girona. Rocznie wytłacza się tu sok z 2700 ton winogron i produkuje 1,9 mln litrów wina rozlewanego w 2,24 mln butelek.

Ta posiadłość to obowiązkowy punkt programu nie tylko dla miłośników wina: odrestaurowany, długo leżący odłogiem, stuletni główny budynek i nowa piwnica to dzieło projektantów, których uhonorowano nagrodą Pritzkera, uważaną za najważniejsze wyróżnienie w dziedzinie architektury.

Do muzeum Salvadora Dali

Przez Katalonię można by podróżować w nieskończoność. Przez „Zielone Ścieżki" – nowy, również zgodny z duchem ekologii sposób pieszego zwiedzania Katalonii – po wizytę w muzeum ekscentrycznego, surrealistycznego artysty, Salvadora Dali w Púbol koło Figueres. Region oferuje bezmiar możliwości.

Można się wybrać na wycieczkę rowerem elektrycznym z Paratellada do historycznej wsi Pals lub spróbować młodego cydru w sadzie jabłkowym Mooma w pobliżu Fontanilles.

Kemping Sènia Cala Gogo także przekonuje czystością i poza przejrzystymi wodami Morza Śródziemnego oferuje jeszcze dwa duże baseny. Wycieczkę po Katalonii kończymy zwiedzaniem Girony z jej wieloma ważnymi zabytkami.

TEKST: GREGOR MESSER
ZDJĘCIA: MARTIN HAUSERMANN





Solidna baza z wieloma dodatkami

Producent Carthago, budując swojego kampervana Malibu Van Charming GT Skyview 640, postawił na Fiata Ducato. Opcjonalnie wyposażony we wszelkie możliwe systemy wsparcia i łączności kamper odpowiada niemal nowoczesnemu samochodowi osobowemu. Nadwozie przekonuje przemyślaną funkcjonalnością i perfekcyjnym zagospodarowaniem przestrzeni, czego przykładem jest chociażby podwójna podłoga w przestrzeni bagażowej i za przednimi fotelami. Wzrok przykuwa para bulajowych okien po każdej stronie.



Łóżka z tyłu są bardzo wygodne. Światło zapewniają okrągłe okna oraz LED-y.

Rzeka, natura, przygoda





Dolina Soczy leży w Alpach Julijskich, uznanych za rezerwat biosfery UNESCO.

Najmłodsza California ma ogromne dziedzictwo: całkowicie od nowa przemyślany pojazd powinien być jeszcze lepszy od swoich popularnych poprzedników. Nowość sprawdziliśmy w podróży po pięknej Słowenii.

Między skałami migocze górski potok, zachwycający swoją charakterystyczną szmaragdową barwą: Socza jest jedną z najpiękniejszych rzek na naszym kontynencie. Wypływa z Alp Julijskich i po 137 km wpływa do Zatoki Triesteńskiej na Adriatyku. Ta perła dla miłośników przyrody przepływa przez Słowenię – około 8 godzin jazdy samochodem od południowej granicy Polski.

Nawet w szczycie letniego sezonu w Dolinie Soczy panują znośne temperatury i warunki sprzyjające aktywności na świeżym powietrzu. Na przykład wędrówce na malowniczy Triglav, wznoszący się na wysokość 2864 m, najwyższy szczyt Słowenii. Soczę przecinają liczne drewniane wiszące mosty. A jeśli to wciąż za mało adrenaliny, spływy kajakiem lub pontonem z rwącym nurtem gwarantują niezapomniane wrażenia. My wolimy relaks w jednym z wąwozów Soczy. Ale instynkt odkrywcy nie pozwala nam zostać tu na długo. Ten liczący nieco ponad dwa miliony mieszkańców kraj ma tak wiele do zaoferowania.

Do takiej podróży nie ma lepszego pojazdu niż kamper. Pierwowzór tej klasy, kempingowy Bulli, był przez wiele dekad bardzo dobrym wyborem. Obecnie konstruktorzy stawiają jednak na zupełnie inną koncepcję i jako bazę wykorzystują Multivana – model T6.1 nie będzie już produkowany. Ale pozostała nazwa: California. Nowość jest dostępna w szerokiej gamie modeli, od minimalnie wyposażonej wersji Beach po pełnowartościowy wariant Ocean z umeblowaniem, a raczej: szafką, kuchnią, ogrzewaniem postojowym i wszelkimi udogodnieniami, które uczynią „bulika" bardziej przytulnym.

Najlepiej z TDI

I właśnie taki VW California Ocean 2.0 TDI DSG stoi zaparkowany na brzegu Soczy. Sprzęt do pływania mieści się w wielu schowkach, w tym w praktycznej kieszeni na tylne prawe okno. Wykorzystujemy zewnętrzny prysznic, by szybko zmyć piasek ze stóp – w końcu chcemy utrzymać nasz dom w czystości. Następny punkt programu: zakupy.



Praktyczne osłony wentylacyjne na szyby wpuszczą powietrze, lecz nie owady.



Łatwy dostęp do otwieranej jak szuflada lodówki – także z zewnątrz przez lewe drzwi przesuwne.



Markizę przygotowaną przez Thule można zdemontować za naciśnięciem przycisku.



Dom jest tam, gdzie zaparkujesz: stół i krzesła można szybko rozłożyć, a dach podnieść.

egmont.pl 7004d49b5e

Z opcjonalnym elektrohydraulicznym sterowaniem dach jest jeszcze łatwiejszy w obsłudze.



Teraz właściciel Californii musi się zadowolić jednopalnikową płytą gazową.



Wyświetlacz dotykowy pokazuje poziom napełnienia zbiorników i naładowanie dodatkowego akumulatora oraz pozwala na sterowanie oświetleniem.



Prawdziwy taras dachowy: duży otwór z przodu zapewnia najlepszy widok, a trzy okna dbają o dostęp świeżego powietrza.

Trasa prowadzi przez przełęcz Vršič, położoną na wysokości 1611 m. Do pokonania mamy 50 ostrych zakrętów – nowa California musi pokazać, na co ją stać. I pokazuje: 5,17-metrowy kamper z lekkością podąża zakręt za zakrętem, radząc sobie zdecydowanie lepiej od poprzednika. Przechyły nadwozia i podbijanie to już przeszłość. Teraz California błyszczy znakomitą sterowalnością, zapewnia wystarczającą przyczepność, wyposażono ją w mocny, cicho pracujący silnik z doskonale dobierającą przełożenia skrzynią DSG oraz z wyczuciem reagujące zawieszenie. Wszystko to gwarantuje przyjemność z jazdy. Oczywiście kamper o masie 2,4 t nie jest autem sportowym, lecz opcjonalne adaptacyjne amortyzatory znakomicie godzą precyzję z komfortem. A za naciśnięciem przycisku oferują sportową sztywność. Dysponujący mocnymi, odpornymi na zjawisko fadingu hamulcami VW nie boi się też ostrych zjazdów. I podczas gdy poprzednik nigdy nie był w stanie ukryć swojego powinowactwa z Transporterem, California ma bardziej charakter vana, za kierownicą którego siedzi się niżej, na fotelu umieszczonym głębiej z tyłu.

W Kranju, stolicy słoweńskich Alp, zaopatrujemy się w domowy chleb i inne produkty spożywcze z małego sklepu Krajček, którego właściciele są entuzjastami regionalnych produktów. Lodówka w Californii to teraz praktyczna szuflada, do której jest bezpośredni dostęp przez drugie drzwi przesuwne. Rozpakowanie zakupów nie trwa więc długo i można ruszać w dalszą drogę.

Jak domek kempingowy

Tego dnia naszym celem jest malowniczy pensjonat nad zatoką Koper. Na miejscu California przemienia się z wygodnego vana w luksusowy domek kempingowy. Zadziwiająca różnorodność funkcji świadczy o wysokich kompetencjach producenta. California wskazuje na przykład – z dokładnością do jednej dziesiątej stopnia – czy pojazd jest dobrze wypoziomowany na parkingu – co ważne, by nie obudzić się z bólem głowy. Za dopłatą możemy też za naciśnięciem przycisku podnieść dach. O doskonały komfort snu dbają sprężyny talerzowe.

Szybko rozkładamy markizę, ustawiamy pod nią stół oraz krzesła i jesteśmy gotowi do kolacji. Dziś nie przetestujemy jednak jednopalnikowej płyty gazowej, bo gospodarze uraczyli nas specjałami z Istrii. Dzień pełen wrażeń wieńczy zachód słońca nad zatoką z widokiem na Triest.

Żaden pięciogwiazdkowy hotel ani ekskluzywny kurort nie

eprasa.pl 7004d49b5e





DANE TECH.	VOLKSWAGEN
Silnik	turbodiesel
Pojemność skokowa	**1968 cm³**
Układ cylindrów/zawory	R4/16
Moc maksymalna	**150 KM**/3000
Maks. moment obrotowy	**360 Nm**/1600
Napęd	przedni
Skrzynia biegów	aut./7-biegowa
Długość/szerokość/wysokość	517/194/197 cm
Rozstaw osi	312 cm
Masa własna	2386 kg
Opony	215/65 R16
OSIĄGI, ZUŻYCIE PALIWA (dane prod.)	
Prędkość maksymalna	188 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h	brak danych
Średnie zużycie paliwa	6,7 l/100 km



Słowenia jest doskonale przygotowana pod kątem obsługi turystów. Liczne pensjonaty, lokalne produkty, kuchnia w duchu slow food. O spektakularnych widokach nawet nie wspominamy.



Mieszcząca krzesła kempingowe torba bagażowa na tylną klapę. Miejsce na składany stolik przewidziano teraz pod półką bagażnika.





PODCZAS NASZEJ OK. 500-KILOMETROWEJ WYCIECZKI 150-KONNE TDI ZUŻYŁO ŚREDNIO NIECAŁE 8 l/100 KM OLEJU NAPĘDOWEGO

zapewnia tak cennych wrażeń, jak podróżowanie Californią.

Bardziej konserwatywnym fanom „bulika" pewnie nie spodoba się zmiana bazy Californii z serii T na Multivana, ale trzeba przyznać, że pozytywnie wpłynęło to na prowadzenie i codzienną użyteczność kempingowego VW. Jego ogromnymi atutami są drugie drzwi przesuwne i praktyczne, łatwo demontowalne tylne fotele. Właściciel musi się obejść bez drugiego palnika, który oferowała płyta grzewcza poprzednika, a sam pojazd jest teraz znacznie dłuższy. Nie ma wątpliwości, że pełna sukcesów historia Californii będzie kontynuowana.

TEKST: A. OLERTH, ZDJĘCIA: AUTOR, VW, ARCH.

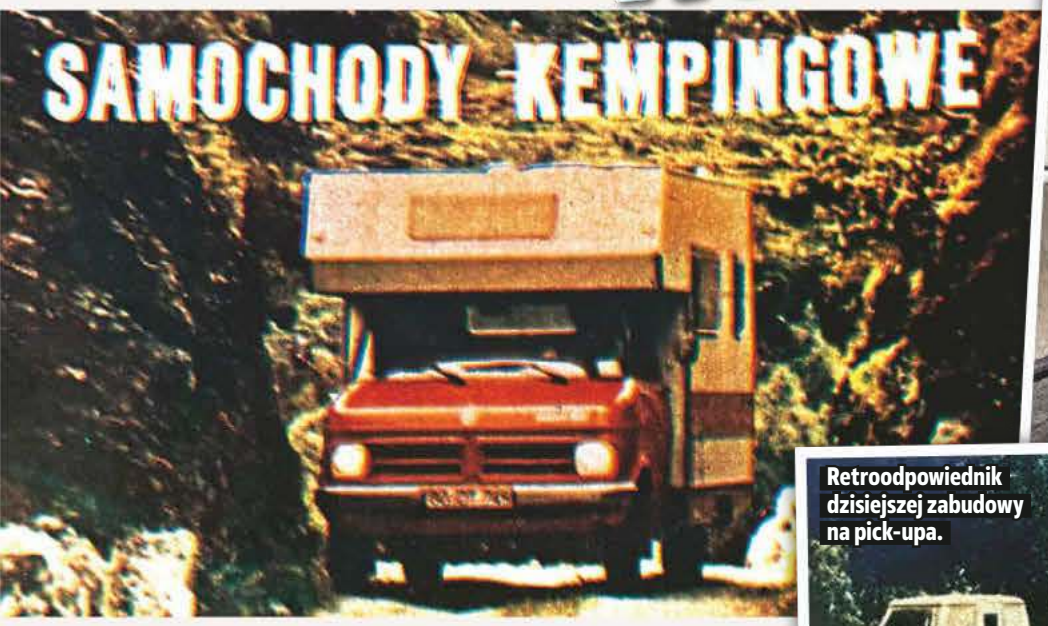


eprasa.pl/7004d49b5e

motor Retro

Kamperowa rzeczywistość lat 70.

SAMOCHODY KEMPINGOWE





Minisamochód kempingowy, czyli wydłużona wersja Renault 4 z podwójnym dachem pozwalającym na zajmowanie pozycji stojącej.



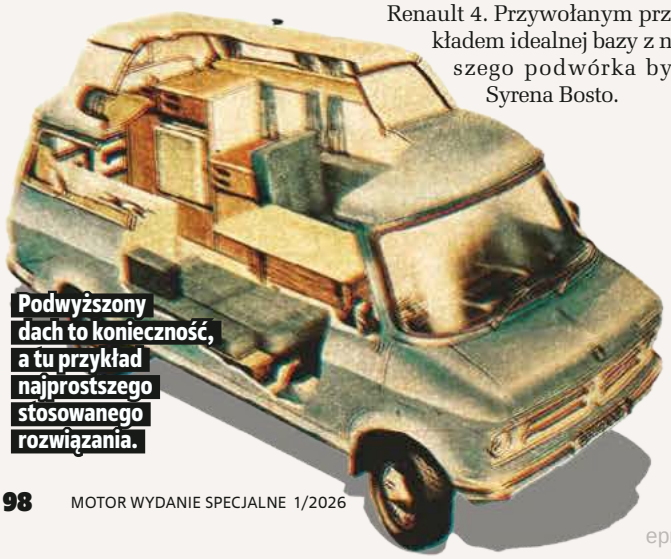
Retroodpowiednik dzisiejszej zabudowy na pick-upa.



Tak wyglądała 50 lat temu półintegra. Podkreślano fakt istnienia przejścia pomiędzy kabiną a częścią mieszkalną.

Caravaning ma bogatą i już dosyć długą historię, której ślady można odnaleźć w archiwalnych wydaniach tygodnika „Motor". Temat wypoczynku na łonie natury przewija się tu regularnie. Pobyty na kempingach i biwakach cieszyły się dużą popularnością i taka forma turystyki była niemal powszechna. Królowały jednak namioty i przyczepy. Kampery w dzisiejszym rozumieniu były jeszcze egzotyką. W 1976 roku, czyli 50 lat temu, redakcja tak przybliżała ten temat: *„Są to urządzenia słabo jeszcze w Europie rozpowszechnione i nic dziwnego. Na przeszkodzie ich szerszej sprzedaży stoi wysoka cena."*

Zwracano uwagę, że przeciętny samochód kempingowy (najczęściej VW) amortyzować trzeba przez 7 lat, by jego koszt zrównał się z kosztem hoteli, licząc po 50 noclegów 3-osobowej rodziny każdego roku. Nie dziwiło więc, że w RFN eksploatowanych było wówczas prawie pół miliona przyczep i tylko kilkanaście tysięcy tego typu samochodów. Mała popularność była też powodem, dla którego kampery nie reprezentowały jeszcze wysokiego stopnia dojrzałości konstrukcyjnej. Ale pojawiało się coraz więcej furgonów z przednim napędem, które stanowiły lepszą bazę do budowy kamperów, a także przerabiano osobowe auta, takie jak Simca 1100 czy Renault 4. Przywołanym przykładem idealnej bazy z naszego podwórka była Syrena Bosto.



Podwyższony dach to konieczność, a tu przykład najprostszego stosowanego rozwiązania.



Tu już przykład najlepszego rozwiązania, czyli samochód kempingowy wykonany z pojazdu o przednim napędzie i przedłużonym rozstawie osi. Za zdjęciu Citroen C35, o długości wnętrza 404 cm.

eprasa.pl 7004d49b5e

motor
W PRENUMERACIE

12 WYDAŃ ZA 68 ZŁ
24 WYDANIA ZA 135 ZŁ

WYSYŁKA GRATIS!*



Aby zamówić prenumeratę, zeskanuj kod lub wejdź na www.czytelnia.pl
Kontakt • e-mailem: prenumerata@bauer.pl • telefonicznie: 67 210 86 05 67 354 16 05

Wysyłkę realizujemy za pośrednictwem Poczty Polskiej, listem ekonomicznym. Koszt dostawy na terenie kraju ponosi wydawnictwo. W przypadku prenumeraty wysyłanej poza granicę kraju do cen prenumeraty doliczamy opłatę pocztową zgodną z aktualnym cennikiem Poczty Polskiej. Termin dostawy jest zgodny z regulaminem Poczty Polskiej.

Faktury VAT wystawiamy na życzenie Zamawiającego. W przypadku pytań lub reklamacji prosimy dzwonić pod numer 67 210 86 05. Zamawiającemu przysługuje prawo odstąpienia od umowy prenumeraty bez podania przyczyny i ponoszenia kosztów, jeśli zgłoszenie odstąpienia nastąpi w terminie 14 dni od dnia dostarczenia pierwszego numeru czasopisma. W innym przypadku obowiązują przepisy kodeksu cywilnego oraz ustawa o prawach konsumenta. Wzór pisma o odstąpieniu od umowy znajdą Państwo w regulaminie sklepu na stronie www.czytelnia.pl

*Gratisowa wysyłka dotyczy zamówień realizowanych za pośrednictwem Poczty Polskiej, listem ekonomicznym, na terenie kraju.



PRENUMERATA KWARTALNA (12 numerów): 31 zł

E-WYDANIA W SUPERCENACH

WERSJĘ ELEKTRONICZNĄ KUPISZ NA: WWW.CZYTELNIA.PL

PRENUMERATA ROCZNA ZA 121,00 ZŁ

SUBSKRYPCJA AUTOODNAWIALNA ZA 2 ZŁ TYGODNIOWO

WYDANIA W FORMIE CYFROWEJ
TO WYGODNY I SZYBKI DOSTĘP DO NAJLEPSZYCH TREŚCI
NA TWOIM SMARTFONIE, TABLECIE CZY KOMPUTERZE.

eprasa.pl 7004d49b5e


California
od Volkswagen Samochody Dostawcze
Otwórz się na świat,
kiedy Cię wzywa.
5 LAT
GWARANCJI
PRODUCENTA
Model Grand California od roku modelowego 2025 posiada silnik z normą emisji spalin EURO VI Heavy Duty. Dla samochodów o takiej homologacji i masie własnej powyżej 2610 kg nie obowiązuje procedura WLTP. Z tego względu w materiałach nie zostały podane dane dotyczące emisji spalin i zużycia paliwa.
Informacje na temat eksploatacji pojazdów znajdą Państwo na stronie vwdostawcze.pl