polskiCaravaning.pl
INDEKS 206253
Cena 19,90 zł
(w tym 8% VAT)
NR 1/2025
121
02
ISSN 1734-9311
9 771734 931502

POLSKI Caravaning



DO TRZECH ODLICZ!

PORÓWNUJEMY KAMPERY DETHLEFFSA

BAWARSKA PERŁA
REGION IDEALNY DLA CARAVANINGOWCA

KAMPEROWA UKŁADANKA
POZNAJ SCHEMATY WNĘTRZ POJAZDÓW

VANLIFE I CARAVANING
IDENTYCZNE, PODOBNE CZY INNE?

Nie jeździsz?
- wynajmij!

dodaj kampera na
bookingcamper.pl
i zarabiaj

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



Nie czekaj!

DODAJ POJAZD

PLATFORMA REZERWACYJNA
bookingcamper.pl

INFOLINIA: **TEL. 793 155 155**

eprasa.pl 89b2ffe380

UBEZPIECZENIA
CARAVANINGOWE.PL

POLSKI Caravaning.pl

tourbroker

TWOJE BEZPIECZNE WAKACJE



ZADZWOŃ

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

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

eprasa.pl 89b2ffe380

W numerze

PODRÓŻE ____ 6 → 22

Bawaria, sposób na kreatywny wypoczynek → **6** | Z Wyprawomaniakiem do ziemi kłodzkiej → **12** | Kirgistan, wciąż nieodkryta górska perełka, cz. II → **18**

KEMPINGI ____ 23 → 25

San Francesco i Bivillage → **23** | Cres i Lošinj → **24**

STYL ŻYCIA ____ 26 → 31

Vanlife versus caravaning → **26** | Przezwyciężyć pamięć → **30**

DOBRZE WIEDZIEĆ ____ 32 → 45

W pogoni za caravaningową czołówką → **32** | Kamperowa układanka – salon i jadalnia → **40** | Czy zakręcać butlę gazową przed jazdą → **44**

TARGI ____ 46 → 55

Stuttgart 2025 – nowości, trendy i kryzys → **46**

WARSZTAT ____ 56 → 59

Cicho wszędzie – wygłuszenie kampera → **56**

TEST ____ 60 → 67

Zimowy test kamperów Dethleffsa → **60**

KAMPERY, PRZYCZEPY ____ 68 → 79

PRZEGLĄD RYNKU ____ 80 → 89

eprasa.pl 89b2ffe380

POLSKI Caravaning

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

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

REDAKTOR
Krzysztof Dulny
krzysztof.dulny@warsztat.pl

DZIENNIKARZE
Marcin Turko
marcin.turko@polskicaravaning.pl

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

Dariusz Wołodźko
dariusz.wolodzko@goldnet.pl

Rafał Dobrowolski
rafal.dobrowolski@warsztat.pl

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

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

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

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

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

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

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

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

Sebastian Klauz
sebastian.klauz@goldman.pl

OPRACOWANIE GRAFICZNE
Wojtek Kamrowski
Arkadiusz Grzesiński

KOREKTA
Marek Kowalik

OKŁADKA
Dethleffs Globebus Performance 4x4
fot. Erwin Hymer Group Mediacenter

WYDAWCA
goldMAN WYDAWNICTWO

ADRES REDAKCJI I DZIAŁU MARKETINGU
Armii Krajowej 86, 83-110 Tczew
tel. +48 58 777 01 25 w. 313, 316
tel./fax: +48 58 777 01 25
redakcja@polskicaravaning.pl
www.polskicaravaning.pl

Redakcja nie zwraca materiałów niezamówionych.
Zastrzega sobie prawo do redagowania i skrótów nadesłanych tekstów.
Nie ponosi odpowiedzialności za treść reklam, ogłoszeń i tekstów sponsorowanych.



Tym razem na początek łyżka dziegciu, ale też temat powracający jak mantra, krążący w świecie caravaningu chyba od zawsze. Obecnie jest coraz mocniej widoczny w przestrzeni publicznej. Każdy z nas, podróżujących pojazdami kempingowymi miał okazję poznać zawiłości kwestii prawnych i okolicznościowych różnic między parkowaniem a postojem kempingowym czy też obozowaniem w określonym miejscu. Nie jest tajemnicą, że jesteśmy gdzieniegdzie niemile widziani. Nie tylko w Polsce, ale i za granicą pojawiają się tabliczki z symbolami kamperów sąsiadujące z zakazem wjazdu. W regulaminach parkingów niektórych nadmorskich – i nie tylko – miast pojawiają się wyraźne zakazy wjazdu dla pojazdów „specjalnych-kempingowych". Nie wchodząc w zagadnienia zgodności tych znaków z Prawem o ruchu drogowym czy zapisów regulaminowych właścicieli parkingów, trzeba zauważyć, że coś jest na rzeczy. Zanim więc podniesiemy kolejny lament, utyskując na nierówne traktowanie i hamowanie rozwoju turystyki, zastanówmy się, czy antagoniści caravaningowej pasji mają rację? Według mnie, gdyby wszyscy miłośnicy turystyki kempingowej zostawiali po sobie porządek taki sam jak przed obozowaniem lub potrafili parkować, a nie obozować na placach w centrach miast, w ogóle nie byłoby problemu. Podobnie jest z rowerzystami, kolarzami. Wszyscy byliby normalnie postrzegani w ruchu drogowym, gdyby każdy przestrzegał przepisów i nie rościł sobie prawa do wyjątków, na przykład „bo ja mam rower szosowy". Są miejsca odpowiednie do treningu, a są i takie, w których trzeba poruszać się rowerowymi ścieżkami. Kluczem do poprawy sytuacji jest kultura caravaningowa, stosowanie zasad kempingowego savoir-vivre'u i wzgląd na innych użytkowników przestrzeni. Jakiejkolwiek.

Szymon Kwiatkowski

eprasa.pl 89b2ffe380

BAWARIA

Sposób na aktywny wypoczynek w Niemczech

W Bawarii byliśmy tylko raz, ale region zachwycił nas na tyle, że z całą pewnością odwiedzimy go ponownie. Królują tu przepiękne, kolorowe miasteczka, niezakłócona niczym przyroda, turkusowe, alpejskie jeziora, a nad tym wszystkim rozpościera się pasmo skalistych szczytów górskich. To istny raj do uprawiania turystyki.

Marcin Turko



Wasserpromenade Obermarkt – główna alejka spacerowa w Mittenwaldzie

eprasa.pl 89b2ffe380



Centrum Mittenwaldu, w tle szczyt Karwendel



Czyste alejki i ukwiecone budynki to wizytówka Mittenwaldu



Miłośnicy pamiątek znajdą w Mittenwaldzie również typowo alpejskie

Wybór regionu jest kluczowy

Bawaria to największy kraj związkowy Niemiec, zajmujący ponad 70 tys. m² powierzchni, zatem nie da się zwiedzić wszystkiego za jednym zamachem. Najlepiej zdecydować się na wybór jednego z 16 regionów Bawarii, aby móc w pełni skorzystać z jego walorów, a wzrokiem i obiektywem aparatu fotograficznego utrwalić maksimum widoków. Tak też postąpiliśmy i jako cel naszej wrześniowej podróży wybraliśmy Oberland, region leżący w południowej części Bawarii tuż przy granicy z Austrią. To miejsce kojarzone jest głównie z kurortem Garmisch-Partenkirchen i zlokalizowanym tam ośrodkiem narciarskim. To pociąga za sobą inne ceny i zwiększony ruch turystyczny, a my cenimy sobie spokój i ciszę, dlatego planowaliśmy zakotwiczyć z przyczepą na kempingu w oddalonym o 20 km Mittenwaldzie, ale szybko się okazało, że tzw. spontan nie wchodzi w grę.

Bez rezerwacji na kempingu ani rusz

Podczas gdy u nas we wrześniu kempingi pustoszeją, na Bawarii jest zupełnie na odwrót – brakuje na nich wolnych miejsc. Na uboczu Mittenwaldu mieliśmy wybrane dwa pięknie położone kempingi: Alpen-Caravanpark Tennsee i Naturcampingpark Isarhorn oraz rezerwowo stellplatz zlokalizowany w centrum miasteczka tuż przy dworcu kolejowym. Przyczepa kempingowa to dla zdecydowanej większości gospodarzy stellplatzów „nie ten sort", zatem nic z tego. Licząc na wolne miejsca na wspomnianych kempingach, również się zawiedliśmy. Wszędzie pełne obłożenie i żadnych perspektyw na wolną parcelę w najbliższym czasie. Stanie na dziko na niewielkich i płatnych parkingach zestawem z przyczepą to dla nas żadna przyjemność, a często miejsca te obwarowane były zakazem pobytu po godzinie 22. Na szczęście po chwili poszukiwań znajdujemy na mapie Kemping Karwendelcamp położony zaledwie 2 km za rogatkami Austrii. Dzięki uprzejmości gospodyni austriackiego obiektu mogliśmy przycupnąć w kąciku nieparcelowanego terenu, który okazał się świetną bazą wypadową na resztę urlopu. W zasięgu 25 km mieliśmy wszystkie obiekty z naszej checklisty regionu Oberland. Od następnego ranka można już było odpoczywać, czyli założyć dobre buty i zacząć eksplorować górskie tereny. Co robi największe wrażenie i jest obowiązkową pinezką na mapie tego regionu? Sporo tego, a nasz dwumiesięcznik to nie książka i nie sposób opisać tu dokładnie wszystkich odwiedzanych zakamarków, dlatego skupię się na kilku większych atrakcjach, ale robiących rewelacyjne wrażenie.

Mittenwald – wyjątkowe alpejskie miasteczko

To niewielkie, malownicze miasteczko ulokowane jest między szczytami Wettersteingebirge i Karwendel, a leży zaledwie 20 km od Garmisch-Partenkirchen. Gros turystów z reguły gromadzi się wokół bardziej znanego kurortu, podczas gdy w Mittenwaldzie jest o wiele spokojniej, a na liczbę atrakcji, które warto zobaczyć, dobrze mieć co najmniej tydzień. Bez wątpienia jest to najbardziej malownicza miejscowość w Alpach Bawarskich. Jej początki sięgają

eprasa.pl 89b2ffe380



Przed nami Niemcy, za plecami Austria. Najpiękniejsza panorama z Karwendel



Malownicze centrum Garmisch-Partenkirchen

1000 lat wstecz, a rozgłos zyskała m.in. dzięki produkcji instrumentów smyczkowych. Zabudowa, zwłaszcza ta w historycznym centrum, zdobiona jest pięknymi malowidłami, zwanymi w regionie Lüftlmalerei. To tutaj, wzdłuż Wasserpromenade Obermarkt, znajduje się wiele małych restauracji i sklepów z lokalnymi – i co dziś nie bez znaczenia – schludnymi, regionalnymi pamiątkami. Doskonale utrzymane uliczki oraz przyozdobione pelargoniami niemal wszystkie okna i balkony budynków zachęcają do spacerów i rozkoszowania się nie tylko miasteczkiem, ale i krajobrazem, wokół którego zostało osadzone. Parkingów tu nie brakuje. Nasz samochód za niewielką opłatą pozostawialiśmy w centrum na Parkplatz Dekan-Karl-Platz. Chcąc biwakować kamperem w centrum Mittenwaldu, kierujcie się na Albert Schott Straße, gdzie znajdziecie Stellplatz am Bahnhof. Opinie na jego temat są różnorakie, niemniej położenie w centrum miasta jest zdecydowanym atutem. Podczas naszego pobytu nie dostrzegliśmy wolnych miejsc. Na zwiedzanie miasteczka dobrze mieć co najmniej jeden dzień, choć i tak znajdą się miejsca, w które nie zaglądnęliście. A co wokół Mittenwaldu?

Karwendel – największa atrakcja Mittenwaldu

Szczyt sięgający 2244 m n.p.m. jest w Niemczech drugim po Zugspitze, na który można się dostać koleją linową.

Karwendel jest właśnie wspomnianym wcześniej krajobrazem i doskonałym punktem widokowym na cały Mittenwald. To pozycja obowiązkowa. Wagonik kolejki na dość krótkim odcinku pokonuje przewyższenie około 1300 m, więc jest nieco stromo. Widok już z samego wagonika rekompensuje ewentualny dyskomfort, usypiając wszelakie lęki, i jest zdecydowanie wart wydanych pieniędzy. U góry czeka na turystów zjawiskowa panorama alpejskich szczytów zarówno po stronie Niemiec, jak i Austrii. Absolutnie nie ograniczajcie się tylko do poziomu, na którym leży górna stacja kolejki. Koniecznie podejdźcie jeszcze wyżej, aż pod słupek graniczny, aby zobaczyć to, co jest najpiękniejsze na Karwendel. A skoro wspomniałem o górnej stacji kolejki, dodam, że oprócz ciekawie zaprojektowanego pokoju widokowego oraz muzeum znajduje się w niej położony najwyżej w Niemczech browar. Można więc podziwiać widoki, delektując się miejscowym napojem chmielowym, albo skorzystać z menu restauracji. Planując wjazd na Karwendel, warto obserwować niebo, a zwłaszcza niższe partie chmur. Jak to w wysokich górach bywa, od pogody zależy, czy po wspięciu się na szczyt będzie cokolwiek widać. Na stronie internetowej kolei linowej podglądnijcie obraz z kamery zainstalowanej na górnej stacji, co może pomóc w decyzji. Podczas naszej wycieczki między szczytami leniwie przemieszczały się pojedyncze stratocumulusy, co jeszcze bardziej uatrakcyjniło cały spektakl, choć momentami ledwo się widzieliśmy.

Na dole, obok stacji Karwendelbahn AG, znajduje się duży parking, gdzie za opłatą można zaparkować samochód lub nawet kampera. Na tę wycieczkę zaplanujcie około 3 godz.

Garmisch-Partenkirchen to nie tylko skocznie narciarskie

Garmisch-Partenkirchen znane jest przede wszystkim jako stolica skoków narciarskich. Zamieszkuje tu niespełna 30 tys. ludzi, a wśród wszystkich bawarskich miejscowości jest pionierem w rozwoju. Tak prężny rozwój miasteczka zawdzięczany jest... Hitlerowi, który jeszcze przed wybuchem II wojny światowej rozkazał połączyć dwie sąsiednie mieściny: Garmisch i Partenkirchen. Ponadto miejscowość (w skrócie Ga-Pa) jest jednym z najpiękniejszych miasteczek w Alpach

eprasa.pl 89b2ffe380



Kawa i przekąska w centrum Garmisch-Partenkirchen smakuje wyjątkowo

Bawarskich, dlatego warto poświęcić czas na zwiedzanie centrum oraz okolicznych atrakcji. Ośrodek narciarski nie jest jedynym obiektem wartym zobaczenia i sfotografowania. Garmish-Partenkirchen leży praktycznie w samych Alpach, zatem w zasięgu spaceru znajduje się m.in. najwyższy i chętnie odwiedzany szczyt w Niemczech – Zugspitze, a także chyba najpiękniejsze jezioro w Bawarii – Eibsee. Co ciekawe, Garmisch-Partenkirchen, mimo aktywnego rozwoju i sławy, nie posiada praw miejskich. Za to może się pochwalić malowniczą architekturą i doskonałymi warunkami do uprawiania sportów. Ga-Pa zwiedziliśmy w niedzielę przed południem, zanim turyści wypełnili wszystkie deptaki ścisłego i malowniczego centrum. Jest tu sporo lokali i kawiarenek, dlatego z przyjemnością wypiliśmy dobrą kawę, przegryzając croissantem, a spacer uliczkami miasta sfinalizowaliśmy już tradycyjnie zakupem pamiątki w postaci magnesu na lodówkę. Parking tego dnia był bezpłatny. Centrum miasteczka to nie wszystko, gdyż to, co powoduje sprawniejszy przepływ krwi, znajduje się wokół niego.

Zugspitze – z głową na wysokości chmur

Nie wiedzieć dlaczego, ale początkowo z uwagi nie tylko na koszt biletów, ale i błędne informacje w internecie o konieczności ich zakupu online z dużym wyprzedzeniem odpuszczaliśmy wjazd na ten najwyższy, mierzący 2962 m n.p.m. szczyt Niemiec. Naszym celem tego dnia był spacer ścieżką wokół jeziora Eibsee, ale akwen znajduje się u podnóża Zugspitze i nie da się nie zauważyć dolnej stacji kolejki linowej. Gdy zobaczyliśmy



Widok z tarasów na Zugspitze jest zjawiskowy

eprasa.pl 89b2ffe380



Malownicze jezioro Eibsee i jego niewielkie wysepki

na żywo te potężne wagoniki, mieliśmy oczy jak pięciozłotówki. Parking dla tych sąsiadujących ze sobą atrakcji był wspólny i niezwykle zatłoczony, ale pracownicy doskonale koordynowali na nim ruch. Za postój można płacić kartą w automacie. Gdy już udało się zacumować nasze wozidło, pierwsze kroki skierowaliśmy na dolną stację kolejki, gdzie okazało się, że bilety są do nabycia od ręki. Szybka wymiana spojrzeń, przetrawienie niemałego wydatku po 68 euro na osobę i psa i... jedziemy! Seilbahn Zugspitze wożąca turystów na szczyt to techniczny majstersztyk. Nie dość, że do wagonika może wejść aż 120 osób, to liny nośne i napędowe podparte są na całym odcinku tylko w jednym miejscu! Wrażenia podczas wjazdu wzmacnia znajdujące się u podnóża Zugspitze jezioro Eibsee oraz szeroki masyw górski.

Wjazd zajmuje około 10 min, a końcowy fragment podjazdu wagonika odbywa się niemal pionowo, co sprawia niesamowite wrażenie. W wysokich górach warto być przygotowanym na spadki temperatury. Podczas naszego wrześniowego pobytu Zugspitze przywitało nas temperaturą 8°C. U góry było dość tłoczno, ale tarasy widokowe na górnej stacji są duże i na różnych poziomach, dzięki czemu każdy znajduje sobie miejsce bez problemu. U góry działają też niezłe restauracje i bary. Warto z nich skorzystać i w atmosferze czystego, alpejskiego powietrza zjeść coś z lokalnej niemieckiej kuchni. Korzystając z doświadczenia żony, zamówiliśmy: Käsespätzle, Tomatensuppe i Brezel. Co ciekawe, a w Polsce niespotykane, ceny potraw nie były skażone „podatkiem od wysokości szczytu" i nie odbiegały od tych z jego

eprasa.pl 89b2ffe380





Krystaliczna woda potoków w wąwozach sprawia, że nie czuje się zmęczenia kilometrami marszu



Taki klimat znajdziecie w wąwozie Partnachklamm

podnóża. Można? Można. Na Zugspitze trafiliśmy na doskonałe warunki i bezchmurne niebo, widoki wprost zapierały dech w piersiach. Nie pomijajcie tej atrakcji podczas pobytu w tym regionie!

Jezioro Eibsee – jak z bajki

Tuż po zjeździe z Zugspitze czekało na nas to słynne i uznawane za jedno z najpiękniejszych w Alpach jezioro Eibsee. Lustro wody zajmuje powierzchnię 1,77 km^2, a maksymalna głębokość to 35,4 m. Woda uznawana jest za najczystszą ze wszystkich zbiorników wodnych Górnej Bawarii. Dzięki charakterystycznemu, turkusowemu odcieniowi akwen jest wyjątkowo malowniczy, a całości bajkowego krajobrazu dopełnia osiem niewielkich wysepek. Nad jeziorem znajduje się

eprasa.pl 89b2ffe380



Przewieszony między skałami Panoramabrücke w wąwozie Leutasch

wypożyczalnia sprzętu wodnego, dzięki czemu można popływać rowerem wodnym, łódką lub kajakiem. Największą popularność wśród wypoczywających nad jeziorem i tak zdobywają deski SUP. Woda swoją przejrzystością z daleka zaprasza do plażowania i kąpieli, a latem potrafi mieć ponad 20°C, co jak na górskie warunki jest bardzo dobrym wynikiem.

Nie korzystaliśmy z dobrodziejstw krystalicznej wody, ale malowniczą okolicę wykorzystaliśmy do ponad dwugodzinnego spaceru wokół akwenu, obserwując przy tym szczyty pasma Waxensteinkamm w oddali. Trasa jest łagodna i ma długość 7 km. Można ją pokonać również rowerem, choć są fragmenty, na których jest obowiązek zejścia i przeprowadzenia go. Jezioro z każdej strony oferuje inne widoki, a na trasie jest mnóstwo miejsc, w których można po prostu stać i patrzeć, napawając się np. widokiem na majestatyczny szczyt Zugspitze, jakby wyrastający z przeciwległego brzegu. Szkoda, że nie można tych widoków zabrać ze sobą do domu. Pozostają za to w pamięci i na fotografiach.

Wąwóz Partnachklamm – w sam raz na spacer

Spędzając wolny czas w regionie Oberland, nie można pominąć gratki, jaką są górskie wąwozy. Krystaliczna, turkusowa i żwawo spływająca górska woda gwarantuje tu ucztę dla oczu i uszu. Będąc w okolicy Garmisch-Partenkirchen, odwiedziliśmy wąwóz Partnachklamm. Powstał tam dzięki wodzie, która wyżłobiła tu prawie 80-metrowej głębokości szczelinę osadzoną między zazielenionymi ścianami przedgórzy Alp Bawarskich.

Trasa wąwozem Partnachklamm jest dosyć łatwa i liczy 700 m długości. Rzeka Partnach dość gwałtownie przepycha się tu przez kanion i tworzy spektakularny klimat. 250 m trasy znajduje się w tunelu, a wyrobione w nim wykusze zdają się być największą atrakcją i obiektem do fotografowania. Wstęp jest płatny.

Wąwóz Leutasch – uczta dla oczu i uszu

Drugi z odwiedzonych przez nas wąwozów leży obok Mittenwaldu na pograniczu niemiecko-austriackim. Główną atrakcją podczas spaceru nim jest przewieszony między skałami most o nazwie Panoramabrücke. Spacer wąwozem zajął nam niespełna trzy godziny. Szlak jest dość łatwy, choć jest kilka krótkich podejść. Trasa wiedzie przez wiele stalowych kładek zawieszonych na pionowych skalistych ścianach, co potęguje wrażenia. Widoki, które oferuje to miejsce, są warte każdego wysiłku. Wstęp do wąwozu był bezpłatny. Aby zobaczyć znajdujący się w nim 23-metrowy wodospad, trzeba kupić bilet.

eprasa.pl 89b2ffe380



Nawet z kempingu można było podziwiać widoki

Zdecydowanie zachęcam do wizyty w tym regionie Bawarii i podziwiania górskich widoków. Pobyt na kempingach jest równie satysfakcjonujący. Mimo iż nasi rodacy są dość mocno spolaryzowani w stosunku do naszych zachodnich sąsiadów, jedno jest pewne – obiekty kempingowe stoją u nich na wysokim poziomie, a wzajemna życzliwość i kultura biwakowania jest nieporównywalna z tą, którą znamy z rodzimego podwórka. Nikomu tu do głowy nie przychodzi robienie dyskoteki na parceli, zadymienie grillem całego obiektu czy puszczanie luzem psa. Popołudnia i wieczory są przez turystów spędzane zwykle w permanentnej ciszy, z lampką wina, co pozwala na odprężenie po wielu kilometrach pieszych lub rowerowych wędrówek.



Czas wracać do domu. Jeszcze tu wrócimy!

Zaprenumeruj
i zapłać
on-line!



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

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

Szukaj na stacjach benzynowych
oraz w dużych salonach prasowych
empik Lagardère KOLPORTER

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

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

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

REKLAMA

eprasa.pl 89b2ffe380

Z WYPRAWOMANIAKIEM DO ZIEMI KŁODZKIEJ

A: Czy ziemia kłodzka jest częścią Dolnego Śląska?
Wyprawomaniak.pl: A czy Sosnowiec leży na Górnym Śląsku?
A: Jak możesz w ogóle o to pytać? Oczywiście, że nie!
Wyprawomaniak.pl: No właśnie... Dokładnie tak samo rzecz się ma, jeśli chodzi o ziemię kłodzką...

Dzieje tego wbitego w terytorium Czech, lekko przekrzywionego prostokąta są w równym stopniu fascynujące, co skomplikowane. Ta owiana legendami i baśniami kraina, niesamowicie atrakcyjna przyrodniczo, pełna surowców mineralnych i niemal przesiąknięta wodami leczniczymi, zawsze stanowiła bardzo smakowity kąsek, o który toczono spory. Czesi, Austriacy, Prusacy mocno namieszali w kulturze, architekturze, wierzeniach i obyczajach skrawka ziemi, na którym właśnie jesteśmy. Od końca II wojny światowej ziemia kłodzka weszła w skład Rzeczypospolitej i to właśnie Polacy mają przywilej, aby pisać dalsze losy tej malowniczej krainy otoczonej m.in. Górami Suchymi, Sowimi, Stołowymi, Bystrzyckimi, Bialskimi, Złotymi i Bardzkimi oraz Masywem Śnieżnika. Zapraszam zatem na krótką wycieczkę po kilku miejscach ziemi kłodzkiej, wybranych przeze mnie spośród już opisanych na Wyprawomaniak.pl. Muszę przyznać, że nie było to proste zadanie, gdyż walory krajoznawcze tego zakątka są wybitne. Zatem ruszamy...

Miasto świętego dębu

Naszym pierwszym punktem jest stolica tej ziemi – Kłodzko (Wyprawomaniak.pl; trasa 128). O jego początkach krążą rozmaite legendy, z których najbardziej rozpowszechniona nawiązuje do starego i świętego dębu rosnącego onegdaj na zboczu Góry Fortecznej. Podanie głosi, że drzewo to miało szczególną moc łączącą ludzi, dlatego wokół niego zbierała się zarówno starszyzna, aby obradować i sądzić, jak i zwykli członkowie społeczności, potrzebujący np. uzdrowienia. Lata mijały, drzewo trwało, aż w końcu i na nie przyszedł kres. Wielka nawałnica wyciągnęła prastary dąb z ziemi i zakończyła jego żywot. Nie była jednak w stanie zniszczyć mocy tego mitycznego symbolu potęgi. Ludzie nadal, czując silny związek z drzewem, skupiali się wokół niego do momentu, aż z dębu została jedynie kłoda, której nikt niczym nie mógł unicestwić. Miejsce to zaczęto nazywać Kladskiem, otoczono domami i w ten sposób stworzono miasto.

eprasa.pl 89b2ffe380

Most z jajek

Zabytków w Kłodzku jest bardzo dużo i można w nich przebierać do woli. Ja proponuję dwa miejsca, które szczególnie do mnie przemówiły. To niesamowity most św. Jana (Wyprawomaniak.pl; trasa 128) oraz pełna tajemnic Podziemna Trasa Turystyczna (Wyprawomaniak.pl; trasa 128). Most nad Młynówką, bo tak inaczej nazywany jest most św. Jana, to XIII-wieczna konstrukcja łącząca niegdyś serce Kłodzka z przedmieściami, do złudzenia przypominająca miniaturę mostu Karola w Pradze. Finezyjne rzeźby, krucyfiksy, przyczółki i filary przenoszą nas do eleganckiego świata gotyku przyprawionego szczyptą zdobnego baroku. Do budowy mostu zastosowano zaprawę wapienną wzbogaconą kurzym białkiem, a jaja będące surowcem zbierano po wszystkich okolicznych wsiach. Zmierzając w kierunku wejścia do podziemnego miasta, mijamy przepiękny kłodzki rynek otoczony urodziwymi kamieniczkami, których korzenie sięgają nawet 30 m. Właśnie ten splot połączonych piwnic tworzy arterie podziemnego organizmu Kłodzka, organizmu stworzonego przez jego mieszkańców na przestrzeni wieków. Piwnice wykorzystywano do magazynowania żywności, przechowywania wyśmienitego piwa, będącego w średniowiecznym mieście podstawowym napojem zarówno dla dzieci, jak i dorosłych, gromadzenia broni podczas wojen czy też w charakterze schronienia w czasie niepokojów. Podziemna Trasa Turystyczna to ciąg korytarzy, pochylni i komór o długości 600 m, którą ze wszech miar warto jest doświadczyć.

Uroda zamków i pałaców

Kłodzko kusi i mami niczym rusałka młodzieńców, ale komu w drogę, na tego czeka nietuzinkowej urody pałac w Gorzanowie (Wyprawomaniak.pl; trasa 128). Powstał on, a raczej zaczął powstawać w XVI stuleciu. W wyniku przeobrażeń, jakim podlegał na przestrzeni wieków, przybrał on postać, która zachwyca gości wpadających doń z wizytą. Przecudnej urody polichromie zdobiące pomieszczenia gorzanowskiego pałacu zniewalają zmysły i uzależniają. Sprawiają, że rezydencja Herbersteinów stanowi unikat na skalę wręcz europejską. Zresztą o tym miejscu głośno było już w XIX w., kiedy ówczesny właściciel Hieronim von Herberstein założył w pałacu teatr. I to nie byle jaki teatr! Zatrudniony w nim śląski poeta i dramaturg, a jednocześnie przyjaciel Adama Mickiewicza, Karl von Holtei, miał rzec, iż ta niesamowita budowla była dla niego jak pałac wróżki, rozpalając w nim wewnętrzny ogień.

Wykrzesana historia

A jeżeli już dotykamy sfery ignis, to najlepszym miejscem, aby się o niej więcej dowiedzieć, jest Muzeum Filumenistyczne w Bystrzycy Kłodzkiej (Wyprawomaniak.pl; trasa 221) – jedyne takie muzeum



Most św. Jana to jedna z „niesamowitości" Kłodzka



Podziemna Trasa Turystyczna jest pełna tajemnic



Fundamenty pod pałac w Gorzanowie położono w XVI w.





Wyjątkowe widoki, naturalne naloty oraz system korytarzy znajdziemy w Sztolni Ochrowej

Muzeum Filumenistyczne w Bystrzycy Kłodzkiej – kolekcja przyrządów służących do niecenia ognia

eprasa.pl 89b2ffe380

w Polsce i jedno z nielicznych w Europie. Zgromadzono w nim potężną kolekcję przyrządów służących do niecenia ognia jak zapalniczki lontowe, benzynowe, gazowe, elektryczne, chemiczne oraz krzesiwa metalowe i skałkowe. Jak twierdzą muzealni przewodnicy – historia krzesania płomieni jest wręcz fascynująca. Po tak gorącej wizycie w Bystrzycy pora nieco ochłonąć. W tym celu pojedziemy pod Śnieżnik, do Międzygórza, aby nasycić oczy wodospadem Wilczki (Wyprawomaniak.pl; trasa 128). To właśnie te wodogrzmoty szczególnie upodobała sobie księżna Marianna Orańska, kiedy w XIX w. przybyła do biednej górniczej wioski w górskiej kotlinie. Ogromny zachwyt księżnej odmienił dotychczasowe życie mieszkańców. Międzygórze w krótkim czasie przeobraziło się w cudnie położony, malowniczy kurort stylizowany na wzór szwajcarski z domkami tyrolskimi, mostkami i ścieżkami spacerowymi.

Wodospad Wilczki w Międzygórzu ma obecnie 22 m wysokości i znajduje się w Śnieżnickim Parku Krajobrazowym



Legenda o Jaśku

Trudno jest wpaść do Międzygórza jedynie z krótką wizytą, ale na nas wciąż czekają jeszcze dwa miejsca, więc chcąc nie chcąc pora się zbierać. Z kolejnym punktem naszej wycieczki wiąże się następująca legenda. Dawno, dawno temu żył sobie pastuszek o imieniu Jaśko. Chłopak miłował wolność, góry i zwierzęta, dlatego życie, jakie wiódł, bardzo mu odpowiadało. Często zabierał swoje stadko owieczek oraz trzy ukochane psy i znikał na całe dnie, przemierzając ze swoją futrzastą kompanią Góry Złote. Ponieważ uwielbiał podglądać przyrodę, to zdarzało się, że w trakcie tych wypadów pozostawiał stado owieczek pod opieką Żwirka, Muchomorka i Bestyji, a sam eksplorował leśne gęstwiny. Pewnego razu, gdy właśnie wracał z jednej z takich wycieczek, usłyszał głośne ujadanie psów, beczenie owiec, wycie i odgłosy walki. Zaczął biec w kierunku obozowiska, tymczasem psy z oddaniem broniły swoich podopiecznych przed wygłodniałymi wilkami. W pewnym momencie Bestyja zwarł się w morderczym uścisku z przywódcą wilczej watahy i... wygrał starcie. Basior stracił życie, jego kompani czmychnęli, zaś Bestyja legł mocno poraniony. Jasiek, nie za bardzo wiedząc, jak pomóc przyjacielowi, mocno zapłakał. Właśnie w tym momencie pojawił się Liczyrzepa. Ta głęboka miłość człowieka do psa tak bardzo poruszyła serce Ducha Gór, że wskazał pastuszkowi sposób na uzdrowienie Bestyji. Jaśko miał znaleźć w górach ciepłe źródło śmierdzące siarką i zanurzyć w nim psa, aby go wyleczyć. Chłopak przez kilka dni poszukiwał cieplicy, aż w końcu zobaczył miejsce, do którego tłumnie zmierzały poranione zwierzęta leśne. Zanurzył przyjaciela i zobaczywszy poprawę jego samopoczucia, pozwolił także skorzystać z wywierzyska pozostałym swoim towarzyszom. Uszczęśliwiony Jaśko wrócił do wsi i opowiedział o wszystkim jej mieszkańcom. Kolejnego dnia kilka rodzin spakowało swój dobytek, przenosząc się w pobliże cieplicy. Tak powstał Lądek-Zdrój (Wyprawomaniak.pl; trasa 24), uzdrowiskowe miasteczko nad Białą Lądecką – rzeką, która od czasu do czasu spędza sen z oczu jego mieszkańców. Gdy tak się dzieje, wtedy to właśnie lądeccy krajanie potrzebują pomocy i wypatrują w szczególny sposób nas – turystów. Dlatego właśnie kolejnym punktem wycieczki jest Lądek-Zdrój z jego przecudnym, malowniczym i nieco obecnie poturbowanym ryneczkiem otoczonym renesansowymi i barokowymi, kolorowymi kamieniczkami. Lądek, jak przystało na najstarsze polskie uzdrowisko datowane już na XV w., oferuje gościom wiele atrakcji jak np. unikatowy, jedyny w Polsce zakryty most łączący neogotycką willę z domem zabiegowym czy też emanujący spokojem park zdrojowy.

eprasa.pl 89b2ffe380



Zalany chodnik Sztolni Gertruda; Kopalnia Złota w Złotym Stoku



Pomiędzy atrakcjami Kopalni Złota można przemieszczać się lokalną kolejką

Tam gdzie złoto kopią

Z Lądka mamy już tylko krótki przelot do miejsca idealnego dla tych, którzy z zapartym tchem śledzą losy poszukiwaczy przygód, a mianowicie wizytę w magicznej Kopalni Złota w Złotym Stoku (Wyprawomaniak.pl; trasa 24). Szykujcie zatem kieszenie, kuferki czy cokolwiek innego, do czego możecie zapakować kruszec, o ile będzie Wam go dane znaleźć. To miejsce inspiruje, edukuje i wzbudza niesamowite emocje. Spotkamy w nim Ducha Gertrudy, zobaczymy, jak wygląda 16 ton złota, i odwiedzimy Laboratorium Alchemika. Na deser udamy się do unikatowej na skalę europejską repliki średniowiecznej osady górniczej. Brzmi wyśmienicie, nieprawdaż? Ponieważ to już ostatni z punktów naszej dzisiejszej wyprawy, to możecie tu zostać i bawić się do późnej nocy... czyli do zamknięcia. Zostawiam Was w krainie złota i przyjemności. Na zakończenie chciałbym jedynie przypomnieć, że te i setki innych ciekawych miejsc znajdziecie zarówno u mnie na stronie Wyprawomaniak.pl, jak i w aplikacji Wyprawomaniak (na Androida). Co więcej, możecie śledzić moje przygody zarówno na FB, jak i Instagramie. Zapraszam!

Replika osady górniczej z okresu średniowiecza to jedna z atrakcji Złotego Stoku



eprasa.pl 89b2ffe380

KIRGISTAN

CZĘŚĆ II

wciąż nieodkryta górska perełka



Globusy, czyli Kasia, Darek i nasz pies Sammy. Naszym busem o imieniu GloBus ruszyliśmy w podróż życia z Polski do Tajlandii drogą lądową. A może i dalej? Nasze przygody można obserwować na IG oraz FB, wpisując nazwę „GloBuSammy".

Kraje byłego ZSRR, określane często mianem „stany", czyli Kazachstan, Kirgistan, Uzbekistan czy Tadżykistan, nie są popularnymi kierunkami podróżniczymi wśród Polaków. Szczególnie dwa pierwsze z nich nie kojarzą się z żadnymi punktami, które byłyby na naszych podróżniczych „bucket list".

Kasia Masłowska-Kendzior
Darek Kendzior

Miejscowość Sary-Tash przywitała nas najpiękniejszą w naszym życiu panoramą górską oraz morzem owiec z odstającymi dupami. Są to owce grubogonowe i ich pośladki spełniają taką samą rolę jak garby u wielbłądów. Przez chwilę zza chmur wyłonił się też nasz pierwszy siedmiotysięcznik – Szczyt Lenina (7134 m n.p.m.). Niestety następnego dnia przyszły ciemne chmury, w oddali pojawiła się trąba piaskowa, a następnie rozpętała się burza z gradem. Próbujemy wyjechać z naszego miejsca postojowego, ale GloBus gaśnie i już nie odpala. Zatrzymujemy pierwsze auto, jakie jedzie, wysiada dwóch gości, widać, że chyba po kumysie. Mamy podejrzenie, że to coś z układem paliwowym, więc Darek jedzie z tymi ludźmi na najbliższą stację benzynową. Jak można było przeczuwać – stacja nie ma paliwa. Jadą więc do jakiegoś ziomka i biorą paliwo z półlegalnego źródła z butelki po coca-cola. Pomimo dolania paliwa GloBus dalej nie odpala, a tymczasem od strony łąki przychodzi jakaś starsza

eprasa.pl 89b2ffe380

pani, która... zaczyna krzyczeć na tych dwóch gości. Oni uszy po sobie, szybkie „do svidaniya" i odjeżdżają razem z nią w dal. Udaje się nam w końcu zatrzymać kolejne auto i ogarnąć holowanie. Tak oto znaleźliśmy się u rodziny w Sary-Tashu.

Szczęście w nieszczęściu

Gospodarze zaprosili nas do domu, zjedliśmy wspólnie kolację, poznaliśmy ich dzieci, chyba kuzynkę z rodziną, oraz jakichś sąsiadów (nie ogarnialiśmy już w pewnym momencie, kto jest kim). Głównym pomieszczeniem w domu był pokój z kuchnią kaflową, na środku stał niziutki stół, a dookoła kładzione były cienkie, bardzo kolorowe materace, na których siada się po turecku, praktycznie na ziemi. Nasz gospodarz znał trochę angielski i mówił, że załatwi na następny dzień mechanika. Niestety tutaj się zawiedliśmy, bo ani na następny dzień, ani na kolejny mechanika nie było i, według nas, w ogóle nie miało prawa być, bo nasz gospodarz o niego w ogóle nie zapytał. Na szczęście mogliśmy spać i jeść nasze zapasy w GloBusie. Piszę „na szczęście", bo kwota jakiej nasz gospodarz zażyczył sobie na koniec za pomoc, holowanie i nasz pobyt na ich podwórku, zwalała z nóg... W tym momencie nieco zawiedliśmy się na tej wychwalanej kirgiskiej gościnności. Rozumiem, że są to biedni ludzie, a my dla nich wydajemy się krezusami, ale zostawiło to jednak pewien niesmak. Ostatecznie sami „naprawiliśmy" GloBusa, tzn. odpaliliśmy go awaryjnie Plakiem i ruszyliśmy w prawie 900-kilometrową trasę na wpół sprawnym autem do mechanika w Biszkeku. Niemniej jesteśmy bardzo wdzięczni tej rodzinie za pomoc. Dzięki tej sytuacji mogliśmy zobaczyć, jak wygląda prawdziwy kirgiski dom, spróbować kilku dań z ich własnych zwierząt (co mocno podkreślali) oraz nieco poznać kawałek ich codzienności. Zdziwiło nas, że kirgiskie dzieci w ogóle nie znały żadnych zabaw typu wierszyki czy wyliczanki. Nauczyłam ich gry w kamień-papier-nożyce (córka gospodarza było bardzo zacięta, podobnie jak ja, tak że grałyśmy twardo na punkty), łapki oraz anse-kabanse. Na pewno pobyt u nich dał nam większą wiedzę o rzeczywistości, w jakiej żyją zwykli Kirgizi, i przetestował naszą cierpliwość na rzeczy, na które wpływu nie mamy. Szczególnie to drugie przydało się nam podczas naszej drugiej awarii na Syberii...

Inną drogą

Z racji nie do końca sprawnego auta musieliśmy maksymalnie skrócić naszą drogę do Biszkeku, ale udało się nam zajrzeć do Dżalalabadu. A to z jednego ciekawego powodu, mianowicie w tym mieście znajduje się polski cmentarz wojenny. Jest to miejsce spoczynku cywilów i żołnierzy 5. Dywizji Piechoty Armii generała Andersa, która stacjonowała w Dżalalabadzie w 1942 r. Wiele z tych osób nie przetrwało trudów tułaczki i zmarło właśnie tutaj, na tej obcej kirgiskiej ziemi.



Trasa tych wesołych owiec wiodła przy samym naszym busie



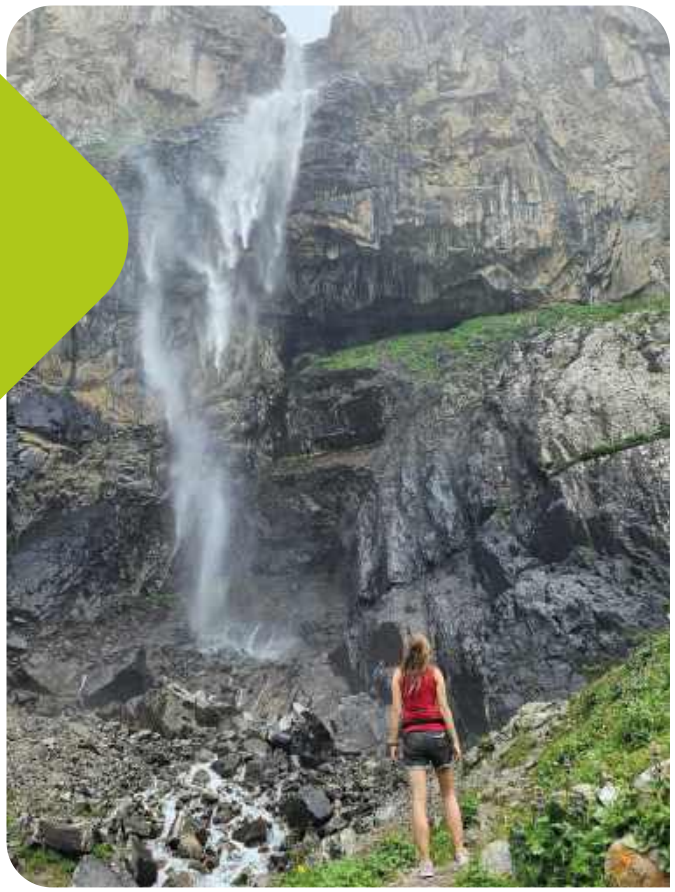
Widok na Szczyt Lenina, który odsłonił się nam na chwilę

Po żmudnej, choć przepięknej pod względem widoków drodze dotarliśmy do Biszkeku. Chłopaki z warsztatu w trymiga naprawili problem (uszkodzony wężyk paliwowy). Niestety zepsuł się nam pies. Pewnego poranka Sammy obudził się, wyjąc z bólu i chodząc z głową na bok. Byliśmy przerażeni, a „doktor Google" nie pomagał. Z duszą na ramieniu (i po konsultacji online z weterynarzem z Polski) pojechaliśmy do weterynarza w Biszkeku. Warto tutaj wspomnieć,



Niespodziewanie zostaliśmy ciocią i wujkiem kirgiskich dzieci

eprasa.pl 89b2ffe380



Orzeźwienie pod wodospadem Belogorka



Biszkek
i pomnik Lenina

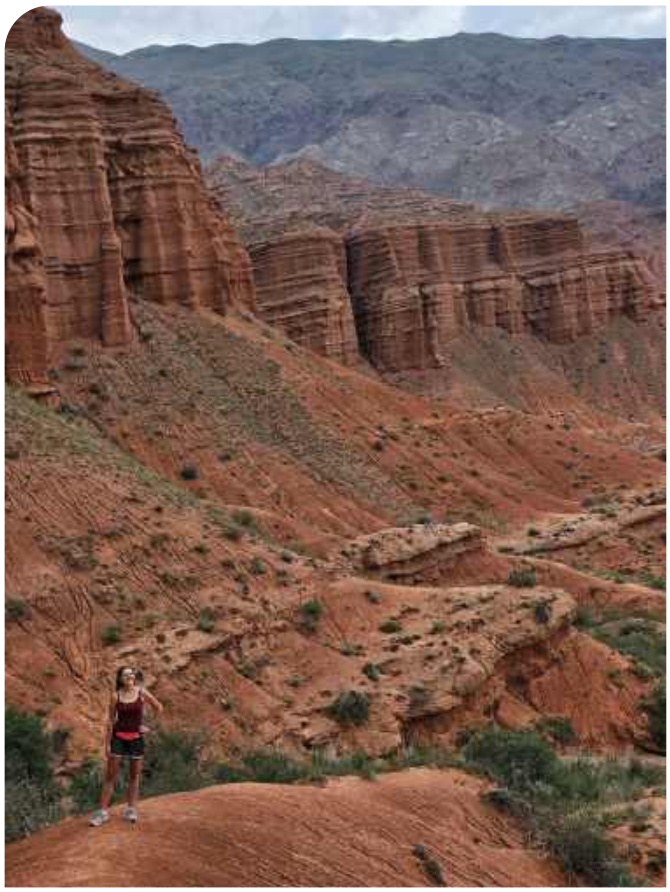
że z naszych obserwacji wynika, że Kirgistan nie jest szczególnie rozwinięty, jeżeli chodzi o leczenie psów czy kotów. Z opowiadań słyszeliśmy, że np. w Oszu nie ma żadnego weterynarza dla zwierząt domowych, a jedynie raz w miesiącu potajemnie przyjeżdża tam specjalista ze stolicy. My na szczęście trafiliśmy na dobrą klinikę, choć stół zabiegowy wyglądał jak z horroru, a pod nim leżały zakrwawione bandaże. Sammy został przywiązany, a doktor zaczęła mu wkładać do ucha wielkie nożyczki. Zrobiło mi się słabo... Na szczęście po kilku chwilach grozy wyjęła z ucha Sammy'ego kawałki kłosa. Odetchnęliśmy z ulgą! Gdy nasz pies poczuł się lepiej, pojechaliśmy do pobliskiego wodospadu Belogorka – to krótki i przyjemny trekking, idealny na jednodniowy wypad z Biszkeku.

Po kilku dniach musieliśmy wrócić do stolicy, a to z dwóch powodów. Po pierwsze, chcieliśmy napełnić klimatyzację, a po drugie, spotkać się z Igą, która od ponad dwóch lat mieszka tu i pracuje. Spędziliśmy razem wspaniały czas, poznaliśmy, co to jest suszony bób oraz spróbowaliśmy najlepszej suszonej koniny (była zdecydowanie smaczniejsza niż ta w formie gotowanego mięsa do obiadu). Ciekawa była jeszcze sprawa z klimatyzacją, bo w tym miejscu przez kolegę kolegi poznaliśmy Saliego, który zajmuje się sprowadzaniem samochodów z Polski do Kirgistanu! Mówi płynnie po polsku, bywa w naszym kraju regularnie i to w dodatku niedaleko miejsca, skąd pochodzimy! Przypadek? Nie sądzę. Sali skontaktował nas ze swoim zaprzyjaźnionym warsztatem, gdzie przed wyjazdem zrobiliśmy jeszcze przegląd zawieszenia. Co ciekawe, chłopaki z warsztatu także mówią nieco po polsku! Pomimo opinii, które można znaleźć w internecie, nam Biszkek się podobał, chociaż trafiliśmy akurat na falę upałów. Ma dużo idealnych do spacerów zielonych terenów i parków, które są bardzo dobrze utrzymane, nawadniane i regularnie sprzątane. Ma również ciekawy postsowiecki klimat, nowoczesne kawiarnie oraz pomnik Lenina, który podobno od czasu przestawienia go w nowe miejsce wskazuje ręką na amerykański uniwersytet.

Colorado w Azji

Nadszedł w końcu czas na kaniony! Co to były za formacje skalne! Najpierw odwiedziliśmy kanion Konorchek, do którego prowadzi 3,5-kilometrowa trasa wyschniętym korytem rzeki. Dochodząc do rozwidlenia i wybierając lewą odnogę, trafiliśmy na przepiękne czerwone i pomarańczowe skały i widoki jak z kanionów w USA. Byliśmy zachwyceni, wchodziliśmy na coraz to nowsze skałki i co chwila zbieraliśmy szczęki z podłogi. Dalej na naszej trasie był kanion Ak-Say. To już kompletnie inny rodzaj kanionu, bo są to żółte formacje skalne ciągnące się wzdłuż szutrowej drogi w stronę jeziora Issyk-kul. Udało się nam wjechać tam GloBusem i przejechaliśmy go z niemałą frajdą! W drodze powrotnej

eprasa.pl 89b2ffe380



Zapierające dech formacje skalne w kanionie Konorchek



GloBus w kanionie Ak-Say



Przerwa nad jeziorem Issyk-kul. Chupacabra nadal niesfotografowana, choć jej szukaliśmy

zabraliśmy na stopa francuskich turystów i to byli chyba pierwsi europejscy podróżnicy, jakich spotkaliśmy w Kirgistanie. Kolejne dwa kaniony były nieco podobne pod względem formacji do Ak-Say (także jechało się samochodem wśród skał), ale miały ciemniejszy odcień. Dodatkowo rosło tam mnóstwo fioletowych kwiatów (podobnych do lawendy), co razem z pomarańczowo-brązowymi skałami, zielonymi kępkami trawy i niebieskim niebem tworzyło bajeczny widok.

Kaniony są położone w pobliżu największego jeziora Kirgistanu (i drugiego największego jeziora obszarów górskich na świecie), czyli Issyk-kul. Jest ono ogromne, a najlepsze wrażenie robią ośnieżone szczyty górskie widoczne na horyzoncie po obu jego stronach. Krążą opowieści, że w jego pobliżu była tajna rosyjska baza wojskowa i że jeszcze kilkanaście lat temu testowano tam podwodne rakiety. Podobno kąpiąc się w Issyk-kulu, mogłeś przepływać nad radzieckimi rakietami. W okolicy znajdują się też różne kopalnie, a jedną z ciekawszych jest kopalnia uranu. Jeszcze kilka lat temu można było ją zwiedzać, a na miejscu nadal utrzymuje się pewien poziom promieniowania! Jeżeli dodamy, że w tej okolicy znajduje się też opuszczony kompleks Aalam Ordo w stylu urbex, to robi się nam ciekawe miejsce dla fanów „Z Archiwum X"! Zapomniałabym dodać, że krążą też legendy, że w Kirgistanie grasuje chupacabra! Ale chyba nie w tych okolicach, bo jak można się spodziewać, nikt jej jeszcze nie sfotografował.

Po zwiedzeniu tego ciekawego rejonu udaliśmy się do kolejnego przepięknego kanionu, mianowicie Skazki. Jego nazwa to z języka rosyjskiego „bajka" i faktycznie formacje skalne wyglądają tam jak z bajki! Są niesamowite, kolorowe, intensywne i kształtem przypominają różne magiczne istoty. Kanion ten, w porównaniu z poprzednimi, jest malutki i było to też jedyne miejsce, gdzie wejście było płatne (śmieszne 2,5 zł/osobę). Największą formacją jest tzw. mur chiński, który ciągnie się daleko poza obręb samego kanionu.

Płaskowyż vanliferów

Po tych dosyć intensywnych dniach postanowiliśmy się zatrzymać na kilka dni w pobliżu wsi Jeti-Ögüz, przy samych skałach Seven Bulls Rock (nazwanych tak od legendy o siedmiu zaklętych w nie bykach). Z płaskowyżu, na którym zaparkowaliśmy, rozciąga się wspaniały widok. Nie dziwi więc, że jest to miejsce spotkań vanliferów – tam właśnie spotkaliśmy 99% europejskich turystów! Codziennie odwiedzały nas też

eprasa.pl 89b2ffe380

różne zwierzęta, konie wręcz zaglądały nam do GloBusa, a nad głową latały orły i sokoły. W pobliskiej wiosce natomiast skusiliśmy się na lokalny obiad w jurcie, a z tego, co słyszeliśmy, jest tam także stare, ale ciągle działające radzieckie sanatorium.

Z miejsc, które odwiedziliśmy, warto wspomnieć jeszcze o przełęczy Seok, która była naszą najwyższą wysokością w życiu – 4030 m n.p.m.! To prawie połowa wysokości Mount Everestu! Co ciekawe, można tam wjechać samochodem, a droga jest w bardzo dobrym stanie, bo niedaleko znajduje się czynna kopalnia złota.

Ostatnim miejscem, które odwiedziliśmy, było jezioro Songköl, co do którego mamy pewien niedosyt. Jest ono przepięknie położone wśród gór, łąk i jurt, jednak droga do niego nie jest łatwa – wąska, po zboczach, wyboista i nad przepaściami (choć jednocześnie bardzo widowiskowa). Niestety podczas naszego pobytu pogoda była deszczowa, co zdecydowanie utrudnia, a często wręcz uniemożliwia bezpieczny przejazd. Postanowiliśmy jednak zaryzykować (chmury były dosyć daleko na horyzoncie), ale z myślą, że jeżeli pogoda się popsuje, to będziemy natychmiast zawracać. Po karkołomnej jeździe przeplatanej kilkoma mikrozawałami dojechaliśmy nad jezioro i akurat wtedy zaczęło lać. Wiedzieliśmy już, że z oglądania nici i musimy szybko się ewakuować. Jest to więc kolejne miejsce, do którego chcemy wrócić, najlepiej z nocowaniem w jurcie i trekkingiem konnym.

Kończąc w tym miejscu naszą krótką opowieść o Kirgistanie, chcemy powiedzieć, że stawiamy go w czołówce odwiedzonych przez nas krajów pod względem przyrody (szczególnie gór) oraz pod względem kamperowania. Nocować na dziko można wszędzie, a w 9 na 10 przypadków otrzymasz w bonusie przepiękny widok na góry czy jeziora. Jest to tani kraj, gdzie diesla zatankujesz za nieco ponad 3 zł, samsę zjesz za 2–3 zł, a przyrodę masz całkowicie za darmo. Z minusów należy wspomnieć o mocno skorumpowanej policji, która próbuje wymyślać różne problemy (np. solary na dachu), aby coś dodatkowo zarobić. Podsumowując, Kirgistan ma niesamowicie dużo do zaoferowania, jest autentyczny i jeszcze niezadeptany przez masową turystykę. My chcemy go odwiedzić ponownie, do czego i Was serdecznie zachęcamy.



Nasi towarzysze w Seven Bulls Rock



Uczta dla oczu i podniebienia w lokalnej jurcie



Kasia i Sammy pod murem chińskim w kanionie Skazka

eprasa.pl 89b2ffe380

JEDNO MORZE, DWA KEMPINGI, TYSIĄCE WSPOMNIEŃ

SAN FRANCESCO I BIVILLAGE

Chorwacja i Włochy mają wiele wspólnego zarówno pod względem kultury, historii, jak i geografii. Łączy je m.in. wspólna linia brzegowa na Morzu Adriatyckim, wzdłuż której zlokalizowanych są setki, jeśli nie tysiące kempingów, a wśród nich: chorwacki BiVillage oraz Villaggio San Francesco we Włoszech, oba należące do grupy BiHoliday.

BiVillage (Fažana, Istria – Chorwacja)

Raj kempingowy dla miłośników wypoczynku na świeżym powietrzu. Zlokalizowany w samym sercu malowniczego półwyspu Istria BiVillage to pierwszej klasy, wielokrotnie nagradzany Niebieską Flagą ośrodek wypoczynkowy z widokiem na Park Narodowy Brijuni. Na terenie kurortu znajduje się Jangalooz – jeden z największych w Europie parków przygód. Zakwaterowanie? Apartamenty i wille, domki mobilne, stanowiska kempingowe i pokoje z łazienkami, a wszystko to na 40 ha śródziemnomorskiej makii. Ponad 1000 stanowisk kempingowych robi wrażenie, a mowa o parcelach, które zaspokoją szeroki wachlarz preferencji. Jak zapewniają gospodarze, niezależnie od tego, czy wolisz tradycyjny namiot, wygodną przyczepę kempingową, czy komfort mobilnego domu, w BiVillage znajdziesz dla siebie idealne miejsce. Ośrodek jest wręcz skąpany w zieleni, której obecność ułatwia wczasowiczom zanurzenie się w naturze oraz korzystanie z ciszy i spokoju. Atrakcje? Wycieczki quadami i buggy po wydmach, degustacje wina i oliwy, wycieczki kulinarne, ale przede wszystkim niezwykle długa plaża, rozciągająca się wzdłuż czystych wód Morza Adriatyckiego. Zachody słońca są tu naprawdę hipnotyzujące! Pobyt w BiVillage ciepło wspominać będą również najmłodsi obozowicze, do ich dyspozycji oddane zostały nowoczesny pokój gier, klub dyskotekowy, a na wodzie duża platforma Wibit i nadmuchiwany plac zabaw. Dysponując własnym molo, ośrodek jest również świetnym punktem wypadowym na Wyspy Briońskie, które słyną z naturalnego piękna i zabytków.

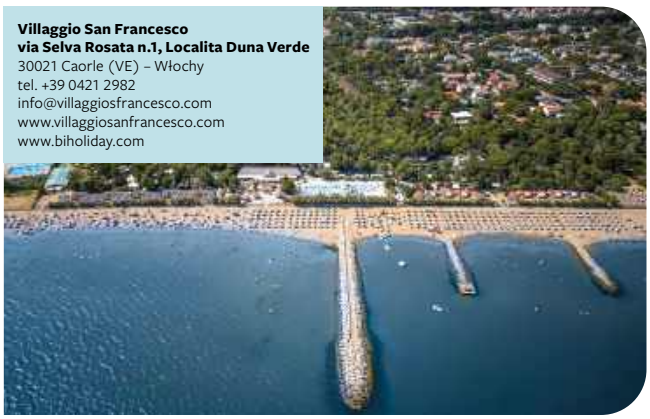
BiVillage
Dragonja 115, Fažana
52212 Istria – Chorwacja
tel. +385 52 300300
info@bivillage.com
www.bivillage.com
www.biholiday.com



Villaggio San Francesco (Caorle, Włochy)

Miejsce dla wszystkich. Domy, domki mobilne, stanowiska kempingowe i pokoje hotelowe z łazienkami w otoczeniu śródziemnomorskiej roślinności i spokoju w głębi laguny – to atuty zlokalizowanego w pobliżu włoskiego Caorle ośrodka Villaggio San Francesco. Na miłośników przyrody czekają tu zacienione stanowiska w lesie sosnowym, a dla spragnionych domowego komfortu – możliwość zarezerwowania prywatnej łazienki. Ośrodek stara się być dostępny dla wszystkich, projektując swoje obiekty z myślą o gościach ze specjalnymi potrzebami. Gospodarze dumni są również z tego, że kurort jest przyjazny zwierzętom. Miłośnicy sportu znajdą w Villaggio San Francesco idealne miejsce na realizację pasji. Wioska oferuje możliwości uprawiania sportów wodnych, w tym nurkowania, windsurfingu i spływów kajakowych – zarówno początkującym, jak i profesjonalistom. Szeroka oferta zajęć rozrywkowych przygotowana została z myślą o wszystkich grupach wiekowych, również najmłodszych. Samo Caorle to malownicza wioska rybacka, jedno z najpopularniejszych miejsc na wybrzeżu Adriatyku. Piaszczyste plaże, czyste i bezpieczne morze oraz wspaniałe jedzenie – m.in. z tego słynie. To urocze, historyczne centrum oferuje wgląd w tradycyjne życie rybaków i liczne restauracje, w których można delektować się lokalną kuchnią. Z Villaggio San Francesco do Caorle bez problemu dojedziesz rowerem. Również rowerem można zwiedzić Lagunę Wenecką, ale dla prawdziwie autentycznych wrażeń proponujemy podróż łodzią bragozzo wzdłuż kanałów.

Villaggio San Francesco
via Selva Rosata n.1, Localita Duna Verde
30021 Caorle (VE) – Włochy
tel. +39 0421 2982
info@villaggiosfrancesco.com
www.villaggiosanfrancesco.com
www.biholiday.com



eprasa.pl 89b2ffe380



CZTERY KEMPINGI, TYSIĄCE MOŻLIWOŚCI

RODZINNY WYPOCZYNEK NA CRES I LOŠINJ

Wyspy Cres i Lošinj to oazy śródziemnomorskiego uroku, pełne błękitnych lagun, dziewiczych plaż i pachnących lasów sosnowych. Właśnie tutaj, nad krystalicznie czystymi wodami Adriatyku, czekają na Ciebie Kempingi Jadranka – idealne miejsca dla tych, którzy pragną połączyć relaks z przygodą.

Co nowego w 2025 r.?

O 10 domków mobilnych typu Next rozrośnie się w sezonie 2025 oferta kempingu Slatina. Dzieci będą z kolei zachwycone zupełnie nowym placem zabaw. Camp Čikat udostępni natomiast w sezonie letnim nowe stanowiska kempingowe Standard.

Niezapomniane wakacje

Čikat, Slatina, Bijar i Baldarin – cztery kempingi stworzone z myślą o różnorodnych potrzebach gości, od całych rodzin po samotnych urlopowiczów. Każde z tych miejsc oferuje bogactwo udogodnień i atrakcji, takich jak dostęp do krystalicznie czystej wody, zadbane obiekty sportowe i różnorodne lokale gastronomiczne, a wszystko to w malowniczej scenerii wysp śródziemnomorskich.

Jeśli marzysz o wakacjach blisko natury, ale nie chcesz rezygnować z komfortu, Kempingi Jadranka to miejsca, których szukasz. Gospodarze tych miejsc podkreślają swoje zaangażowanie w tworzenie przyjaznej, rodzinnej atmosfery, która owocuje zadowoleniem gości szukających domowego komfortu. Takie osoby docenią nowoczesne, luksusowe domki mobilne i namioty glampingowe, o które wzbogacone zostały oferty kempingów Čikat i Slatina. Są one strategicznie położone w najbardziej malowniczych miejscach, a dodatkowo bogate w przeszklenia. Ich przestronne, zadaszone tarasy to doskonała przestrzeń relaksu z widokiem na śródziemnomorskie krajobrazy.

Oferta dla każdego

Podróżujesz kamperem? Stanowiska na Kempingach Jadranka są przestronne i wyposażone w przyłącza prądu, wody i kanalizacji, a dodatkowo – zlokalizowane blisko



eprasa.pl 89b2ffe380



morza, w otoczeniu śródziemnomorskiej roślinności i urokliwych kamiennych murów, zapewniając wspaniałe widoki na zachody słońca.

Podróżujesz z psem? Z myślą o właścicielach czworonogów wdrożony został program Camping Cum Cane, który obejmuje plaże dla psów, prysznice dla pupili, ścieżki spacerowe, a także bezpłatne tresury psów oraz psie salony. – Pragniemy, aby Twoi ukochani czworonożni przyjaciele również poczuli się na wakacjach jak w domu – podkreślają gospodarze Kempingów Jadranka.

Zarezerwuj pobyt już dziś

Niezależnie od tego, czy chcesz odpocząć na plaży, wybrać się na ekscytującą wycieczkę, czy też spędzić miło czas z rodziną, Kempingi Jadranka ugoszczą Cię, jak trzeba – kemping Čikat przez cały rok, a od 19 kwietnia do 1 października br. kempingi Slatina, Baldarin i Bijar.

Dzięki interaktywnej mapie obozu, nagrodzonej w konkursie ADAC Camping Award 2024, możesz zarezerwować dokładnie takie stanowisko, domek mobilny lub namiot glampingowy, jakiego potrzebujesz. A warto zrobić to już teraz, ponieważ do wakacji nie pozostało wcale tak dużo czasu, jak się wydaje.





Kemping Bijar

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

GPS: 44°41'59"N,14°23'44"E



Kemping Čikat

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

GPS: 44°32'9"N,14°26'51"E



Kemping Slatina

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

GPS: 44°49'15"N,14°20'27"E



Kemping Baldarin

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

GPS: 44°36'54"N,14°30'25"E

LEGENDA

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

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

eprasa.pl 89b2ffe380

Szukając punktu wyjścia do tego artykułu, wpadłam na pomysł, że byłoby dobrze najpierw sprawdzić formalne definicje tych pojęć w języku angielskim, z którego wszakże oba pochodzą. Tu spotkała mnie niespodzianka, ponieważ Słownik Oksfordzki w ogóle nie uwzględnia pojęcia „van life", znajdziemy w nim tylko „caravanning", w dodatku zgodnie z zasadami brytyjskiej pisowni pisany przez dwa „n" (pozostaniemy jednak z przyzwyczajenia przy pisaniu przez jedno „n", skoro już się tak w języku polskim przyjęło). Dopiero Słownik Cambridge uwzględnia oba interesujące nas zjawiska. Oczywiście sprawdziłam też, co do powiedzenia na ten temat ma Wikipedia i okazało się, że zaskakująco niewiele. Van life możemy tu znaleźć pod hasłem „van-dwelling", które ukazuje bardziej amerykańskie spojrzenie na to zjawisko, o czym informuje nas dodana przez weryfikatorów pomarańczowa ramka.

Manuela Warzybok

VANLIFE *versus* CARAVANING

Niby więc wszyscy wiedzą, o co chodzi, lecz konkretnych definicji za wiele nie ma. Te zaś, które są, od razu zarysowują wyraźne różnice, między tymi określeniami, które wszyscy z nas intuicyjnie wyczuwają. Przechodząc do konkretów. Caravanning wg słowników poprawnej angielszczyzny to po prostu spędzanie urlopu w pojeździe mieszkalnym, zaś van life to „doświadczenie życia, zwykle mające charakter stały, w pojeździe mieszkalnym lub innym posiadającym miejsce do spania, wyposażenie do gotowania a czasem także toaletę". Ciekawostką jest także rozróżnienie przez Słownik Oksfordzki słów „caravan" i „camper" ze względu na pochodzenie, gdzie „caravan" przypisywany jest British English, a słowo „camper" powiązane jest z północnoamerykańską odmianą języka angielskiego.

Różnić się pięknie i mocno

Norwid ubolewał, że Polacy tego nie potrafią, w naszej branży jednak podział między życiem na czterech kołach a okazjonalnym spędzaniem czasu rysuje się dość wyraźnie i jest to całkiem naturalne, gdyż zmiana stylu życia na vanlife'owy nie jest łatwa ani nie jest dla każdego.

Najwyraźniej ten podział widać na targach, gdzie kupującymi najczęściej są adepci caravaningu

eprasa.pl 89b2ffe380



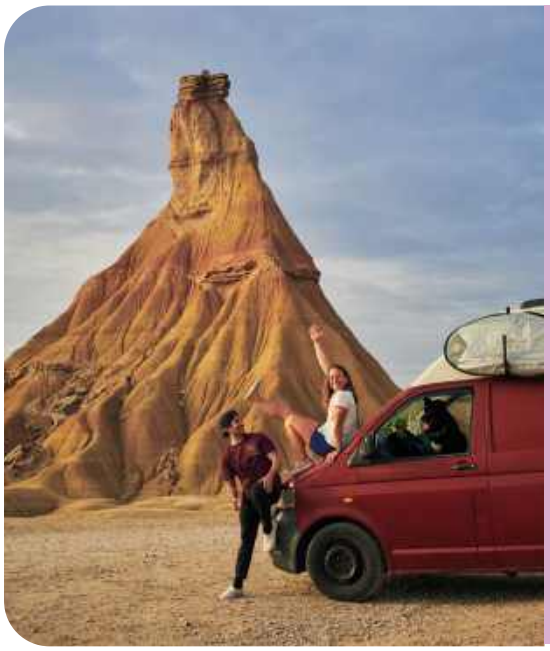
Podróżowanie.pl, wieloletni vanliferzy, nasi autorzy, którzy po wielu latach życia w trasie zapuszczają korzenie na działce w Portugalii

i to głównie do nich kierowana jest oferta firm produkujących kampery i przyczepy, vanliferzy zaś są atrakcją, bohaterami paneli dyskusyjnych, a wręcz celebrytami, którzy opowiadają o swoich podróżach, budowie kamperów i innych przygodach, niebędących zwykle udziałem osób spędzających urlop na kempingach. Te targowe spotkania są szalenie interesującym dla obu stron zderzeniem dwóch światów. Z jednej strony mamy tu do czynienia z klasyczną relacją obserwator – influencer, z drugiej jest to świetna okazja do tego, by instagramowe bóstwa zstąpiły z online'u do realnego życia i poznały osobiście swoich fanów. To poznanie jest szalenie wzbogacające dla obu stron, bo widzowie mogą doświadczyć tego, że życie ich idoli dzieje się naprawdę, nie tylko w internecie, inspirują się ich opowieściami z paneli dyskusyjnych i często dodaje im to odwagi do podjęcia walki o swoje marzenia. Bohaterowie zaś mogą przekonać się, że dzielenie się swoimi przeżyciami jest nie tylko ciekawe dla innych, ale może im też w czymś pomóc. Taka informacja zwrotna zawsze uskrzydla wszelakich twórców, bo pokazuje, że to, co robią, ma sens i jest komuś potrzebne.

Życie w drodze

Koniec końców drogi vanliferów i caravaningowców rozjeżdżają się. Zwykle ci pierwsi jadą na długo i na dziko, ci drudzy na krócej i częściej na kemping. Czasem można odnieść wrażenie, że w ogólnym odczuciu to życie w drodze i na dziko jest wyżej cenione niż trzy tygodnie na kempingu w Chorwacji. Czy słusznie? Absolutnie nie! Nic dziwnego w tym, że człowiek pracujący na etacie ma chęć odpocząć w komfortowych i cywilizowanych warunkach w obiekcie z infrastrukturą, zamiast stać w kurzu parkingu i brać kąpiel za pomocą mokrych chusteczek lub półtoralitrowej butelki z wodą. Widoki na dziko na pewno są piękniejsze niż na kempingu, gdzie mamy półtora tysiąca sąsiadów. Jednak to jest często pułapka, w którą wpadamy, przeglądając media społecznościowe. Klasyczny przypadek zwany „Instagram vs. rzeczywistość". W internecie widzimy bowiem np. piękny widok krwistoczerwonego zachodu słońca w górach Sardynii, nie widzimy już, że za osobą robiącą zdjęcie stoi w metrowych odstępach 20 kampervanów, za nimi w krzakach walają się worki ze śmieciami, pojawiają się papierzaki,

Kasia i Arek. Od lat podróżują vanem, ale od czasu do czasu wynajmują lokum i cumują gdzieś na dłużej



eprasa.pl 89b2ffe380

a atmosfera ogólnie daleka jest od pustelniczego odosobnienia na łonie natury. Z powyższych powodów coraz więcej mamy znaków zakazu zabraniających kamperom postoju w godzinach nocnych lub zezwalających na postój, ale z zakazem biwakowania, czyli wystawiania stolików i rozkładania markiz.

Za darmo to uczciwa cena

Niechęć niektórych vanliferów do płatnej infrastruktury wynika czasami z przyczyn ekonomicznych, ale często odnieść można wrażenie, że opłaty za usługi niezbędne do przeżycia w drodze są traktowane jako dopust boży, unikanie ich staje się rodzajem ideologii, a chodzenie cały czas w czapce udaje cool stylówkę, choć w rzeczywistości skrywa nieumyte włosy, bo od czterech dni nie było warunków do kąpieli. Oczywiście ta ortodoksja nie dotyczy wszystkich, są też vanliferzy doceniający basen, przyłącze do prądu oraz ciepłą wodę pod prysznicem bez ograniczeń i nie mają problemów z tym, żeby co jakiś czas zapłacić za te luksusy. Mieszkanie w kamperze generuje zawsze koszty, za to dużo bardziej utrudnione jest pozyskiwanie funduszy na ten wciąż ekscentryczny tryb życia, choć w dzisiejszych czasach opcja pracy zdalnej znacznie zwiększyła możliwości zarabiania na życie. W erze hipisów samochodowi nomadzi dorabiali głównie pracami dorywczymi, najczęściej w rolnictwie lub sprzedażą rękodzieła, dziś mogą pracować na dobrze płatnych stanowiskach, jeżeli tylko nie wymagają one fizycznej obecności w biurze. Przeniesienie się do kampera to na pewno odważna decyzja, wymagająca dobrego planowania w zakresie finansów. Pytanie jednak, jak długo można tak żyć?



Rodzinne wycieczki – kolorowa rodzinka, która połączyła pasję do podróży z pracą i zapewnia najmłodszym caravaningowcom rozrywki na wielu zlotach i targach



Marta Chodorowska godzi karierę aktorską z rodzinnymi podróżami vanem, którymi chętnie dzieli się na swoim profilu

Vanlife forever?

Mieszkanie na tak niedużej przestrzeni jest trochę jak zabawa w dom w dzieciństwie. I jak każda zabawa może się po jakimś czasie zacząć nudzić. To duży skrót myślowy. Z czasem może nas znużyć brak przestrzeni, duża zależność od pogody, niedostatek wygód czy brak stabilizacji lub po prostu coraz częściej pojawiające się usterki nękające nasz dom na kółkach w miarę jego zużycia. Tak zwani zwykli ludzie zazdroszczą vanliferom wolności, a oni paradoksalnie po kilku latach zaczynają tęsknić za stabilizacją. Zdrada ideałów? Niekoniecznie, często po prostu zmieniające się potrzeby. Zmienia się nasz wiek, sytuacja rodzinna i wymagania bytowe, pojawia się potrzeba zapuszczenia korzeni. Jedni marzą, by rzucić wszystko i wyjechać w Bieszczady, inni kupują kawałek ziemi w ciepłych krajach i zaczynają budować dom. Innym rodzą się dzieci i choć podróże kształcą, a z maluchami podróżuje się znakomicie, to w przypadku starszych dzieci dochodzi nie tylko obowiązek szkolny, bo ten da się ogarnąć nauczaniem domowym, ale przede wszystkim potrzeba socjalizacji i nawiązywania więzi rówieśniczych. A o to już ciężko, będąc wciąż w drodze.

„Panie Areczku, vanlife jest dla zarządu...

...dla pracowników etatowych pozostaje caravaning, urlop i majówka" – chciałoby się sparafrazować klasyczny mem. Oczywiście wszyscy chcielibyśmy podróżować dalej i więcej, ale planowanie kolejnych wypadów sprawia, że zasuwamy grzecznie do roboty, by na to jakoś zarobić. I to jest OK. Jak już nam to naświetliły słowniki, caravaning to styl spędzania czasu wolnego. Ktoś jedzie do pensjonatu, ktoś leci na Malediwy, a my jeździmy kamperami lub ciągamy przyczepy. Jedni na dziko, inni na wypasione kempingi, jeszcze inni w trybie mieszanym. Caravaning to przecież wolność, a liczba jego form pozwala każdemu spełniać marzenia na miarę potrzeb i możliwości.

Branża caravaningowa i kempingi żyją przede wszystkim dzięki zwykłym, okazjonalnym podróżnikom, którzy wydają swoje ciężko zarobione pieniądze na pojazdy i ich

eprasa.pl 89b2ffe380



Świat według Bandich – Ksenia i Łukasz znani są w środowisku caravaningowym. Zaczęli swoją przygodę jako normalni ludzie wyjeżdżający w wolnym czasie, jednak coraz bardziej ich życie podporządkowane jest wyjazdom przyczepą lub kamperem



Nasz Karawaning – podróżująca rodzina, dzieląca się doświadczeniem w podróży i poradami technicznymi. Stworzyli już kilkaset filmów i mają potężną rzeszę fanów.

wyposażenie, a potem na wszelkie opłaty za pobyt i usługi. To ich marzenia napędzają cały ten biznes. Zainteresowanie „zwykłymi" ludźmi widać też w rosnącej popularności blogów i vlogów pokazujących wyjazdy weekendowe, krótkie wycieczki i opcje podróży dostępne dla osób prowadzących konwencjonalny tryb życia. Caravaning zawsze będzie się różnił od vanlife, bo pierwsze jest stylem wypoczynku, a drugie – życia.

Zabawa w dom

Sama na początku zastanawiałam się, co tak naprawdę sprawia, że tak wypoczywam w naszym niewielkim kamperze, gdzie przecież jest ciasno i muszę mieć mało rzeczy, a przeżycie na tej przestrzeni, szczególnie zimą, wymaga od mojej rodziny wyższej logistyki i planowania większości czynności. A jednak jest fajnie i wciąż dobrze się bawimy. Po wielu przemyśleniach nasunęła mi się analogia... do dziecięcej zabawy w dom! Kamper to mój domek dla lalek, to się składa, tam rozkłada, mam małe garnki i inne naczynia, wszystko w skali mini, by pomieścić to, co jest potrzebne. To po prostu jest rodzaj zabawy i frajda, że tym domem mogę podróżować, co uwielbiam od zawsze.

Motywacje fanów caravaningu mogą być podobne, takie same lub całkiem różne, czy to ważne? Łączy nas pasja. Ta sama pasja, choć wdrożona na większą skalę, manifestuje się w życiu vanliferów.

Może pora zorganizować wydarzenie, które pozwoli bardziej zintegrować się obu środowiskom? Dotąd strefy Vanlife na targach są organizowane w wydzielonej przestrzeni, gdzie zaproszeni prelegenci integrują się wieczorami ze sobą, za dnia będąc atrakcją dla odwiedzających. No trochę to pachnie zoo. A może by tak wymieszać wszystkich razem na jednym zlocie? Nie robić stref, tylko porządną integrację z prawdziwego zdarzenia, gdzie pan Darek słynący z najlepszego grilla w towarzystwie mógłby pogadać z influencerem mającym 50 tys. obserwatorów. Taka obustronna wymiana doświadczeń mogłaby być ciekawym pomostem łączącym dwa bieguny naszej wspólnej pasji do podróży własnym lokum.



Marzi i Tomi to marzyciele, którzy wyrywają z życia kilkutygodniowe epizody życia na dziko. Aktualnie budują nowego vana, do którego chcą przenieść się na stałe ze swoimi dwoma psami

eprasa.pl 89b2ffe380

PRZEZWYCIĘŻYĆ **PAMIĘĆ**

Zuzanna Szewczyk

Nieodłączną cechą człowieka jest posiadanie wspomnień. Jednak równie nieuniknione jest ich... gubienie. Każdy z nas systematycznie przechodzi „czyszczenie dysku", przez co wszelkie wspomnienia, chociażby z podróży, stają się zamglone czy też całkowicie niedostępne. A przecież nikt nie lubi, gdy wspomnień z biegiem lat ubywa, zamiast przybywać! Cóż więc zrobić, by wszelkie historie pozostały z nami, najlepiej... na zawsze?



Dziennik w trakcie powstawania

Najlepiej je spisywać! Form jest naprawdę wiele. Postanowiłam nieco zagłębić się w temat i zapytałam się Was na przeróżnych grupach na Facebooku o to, jak najlepiej prowadzić dziennik z podróży. Uwierzcie, że odpowiedzi były doprawdy zróżnicowane... i często zaskakujące!

Zwycięzcy rankingu

Choć muszę przyznać, że co do zwycięzcy chyba nie ma żadnych wątpliwości.

Okazuje się, że największym zainteresowaniem cieszą się... media społecznościowe. Ze względu na niesamowity postęp technologii w ciągu ostatnich lat tak chóralna odpowiedź nie wydaje się niczym niespodziewanym. Portale społecznościowe stają się coraz bardziej intuicyjne, rozwinięte i dają niezliczone możliwości dokumentowania podróży. A przy okazji można się swoimi przygodami dzielić z innymi – znajomymi, obserwującymi czy przypadkowymi osobami, które w poszukiwaniu inspiracji zajrzą także na Waszą stronę czy profil.

Na drugim miejscu mamy dwie pozycje – na równi uplasowały się nagrywanie filmów i prowadzenie fotoksiążki. Mamy już więc rozgraniczenie między sposobem

eprasa.pl 89b2ffe380



Historia sama się nie zapisze



Podróże można pokazać na mapie

nowoczesnym i analogowym. W filmach można pokazać miejsce niemal na żywo, a do tego swoje emocje, głos czy wszelkie okoliczności. Potem trzeba to jedynie złożyć w ciekawą całość, dodać ładną muzyczkę i gotowe. Z kolei w fotoksiążce wystarczy złapać jedno czy dwa zdjęcia i dodać krótki komentarz – może to być zarówno data, lokalizacja, jak też krótkie zdania. Co może być uznane za zaletę – fotoksiążkę można tworzyć zarówno w trakcie wyjazdu, jak i po nim, tym samym łapiąc więcej czasu w podróży. Można także pokusić się o gotowe rozwiązania, w których wystarczy jedynie stworzyć wizję w internecie i odebrać przesyłkę z gotową pamiątką.

Na trzecim miejscu – także ex aequo – znalazły się prowadzenie strony internetowej i tworzenie pamiętnika w wersji papierowej. W tym przypadku występuje niezaprzeczalna różnica w formie wykonania – w końcu to dwa inne światy! A jednak oba polegają na dokładnie tym samym. Opisywanie wrażeń, przygód, miejsc, a do tego różne zdjęcia, bilety czy inne ozdoby. Tylko że na stronie internetowej korzystamy z klawiatury komputerowej i prądu, a w pamiętniku z tuszu do długopisu i kleju do naklejania różnych ciekawych elementów.

A gdyby tworzyć coś... innego niż wszyscy?

Pojedyncze głosy mówiły natomiast o zbieraniu ulotek i tworzeniu z nich kolaży, rozwieszaniu zdjęć na ścianach, zakładaniu folderów z podpisanymi zdjęciami czy używaniu aplikacji Polarsteps, w której można zapisywać swoje wycieczki. Jeden pan napisał także, że jako dodatek do tekstu pisanego zamiast zdjęć wykonuje rysunki! Kilka osób pochwaliło się też bogatymi kolekcjami pamiątek: na ścianach, podłogach czy w szafkach. Być może kupowanie pamiątek z każdej atrakcji czy miasta jest nieco kosztowne, ale przecież każdy ma jakąś pasję.

Moje doświadczenia

W mojej rodzinie od wielu lat prowadzimy papierowy dziennik podróży. W zeszycie kołowym A4 zapisujemy każdy wyjazd razem z datami, wszelkimi ulotkami, paragonami, biletami i zdjęciami. Wszystkie ruchy są dozwolone! Dodajemy, co nam tylko wpadnie do głowy – różne naklejki, flagi czy też inne drobiazgi, które chcemy ocalić od zapomnienia. Często szalejemy też w tekście – opisujemy, co nas zaskoczyło, rozśmieszyło, zasmuciło czy sprawiło, że wyjazd pozostał niezapomniany. Do tego prowadzimy mapę podróży, na której rysujemy wszystkie przejechane trasy. Po kilku latach można zebrać doprawdy imponujące szkice!

Ważne, żeby pamiętać – dobry dziennik to taki, który podoba się Wam, autorom. To Waszą historię spisujecie, to nią się dzielicie – głównymi odbiorcami będziecie właśnie Wy!

Jaki jest w tym cel?

Oczywiście można powiedzieć, że wszystkie wspomnienia przechowuje się w pamięci. To jest jak najbardziej fajne! Ale pomyślcie tylko, o ilu szczegółach zapomnicie z biegiem lat. Albo o Waszych dzieciakach czy wnukach, które z niezwykłym zainteresowaniem będą przeglądać kartki albumu, zdjęcia, posty w internecie czy wszelkie inne zbiornice Waszych wspomnień.

Zanim jednak zabierzecie się do pracy, zapamiętajcie: piszcie w taki sposób, jaki się Wam podoba, tyle, ile chcecie i tak często, jak tylko zapragniecie. Tworzycie to dla siebie.

eprasa.pl 89b2ffe380

W POGONI ZA **CARAVANINGOWĄ CZOŁÓWKĄ**

Już w latach 60. XX w. dom na kołach stał się na Zachodzie symbolem wolności, a produkcja pojazdów i akcesoriów kempingowych ważną gałęzią gospodarki. Z wielu względów nowym członkom Wspólnoty Europejskiej daleko do krajów o bogatej kulturze caravaningowej. Skrócenie dystansu nie jest tylko kwestią mniejszej zamożności społeczeństwa.

Rafał Dobrowolski
Fot. Eurostat, AKK ČR, Adria Mobil, Knaus Tabbert,



Przepaść liczona stanem posiadania pojazdów kempingowych jest nadal ogromna – kraje UE-15 rejestrują rokrocznie 20-krotnie więcej nowych przyczep kempingowych i kamperów niż obywatele państw, które dopiero po transformacji ustrojowej dołączyły do wspólnoty unijnej. Ale nie tylko pod względem rejestracji pojazdów kempingowych w krajach Europy Wschodniej pogoń za caravaningową czołówką będzie trudna.

W pogoni za nią o sporych sukcesach może mówić Polska. Jeszcze dekadę temu rejestrowano u nas niewiele, bo kilkaset nowych pojazdów kempingowych wszelkiego typu. Od kilku lat rodzimy rynek notuje rokrocznie ponad tysiąc kamperów i kilka tysięcy przyczep kempingowych, a ponad drugie tyle to rejestracje pojazdów „z drugiej ręki". Pod tym względem wyprzedziliśmy np. Portugalię. Tu od razu odnotujmy, że Europa Wschodnia jest jednym z najmniej zbadanych regionów pod kątem branży caravaningowej. Nie licząc Słowenii, żaden z byłych krajów bloku wschodniego nie jest odnotowywany w statystykach najpoważniejszych organizacji – mowa

eprasa.pl 89b2ffe380

o CIVD z siedzibą w Düsseldorfie i ECF z siedzibą w Zurychu. I to właśnie druga z barier.

Dla promocji caravaningu niezbędne jest otoczenie prawne, zachęty w postaci sprzyjających przepisów. Jak mocno na popularyzacji posiadania kamperów odbijają się niesprzyjające przepisy w Polsce, wiedzą doskonale fani pojazdów z silnikiem o pojemności ponad 2 l. Obłożenie takich aż 18,6-proc. akcyzą jest daniną niespotykaną na wspólnotowym rynku. Do tego doszła nowelizacja ustawy o podatku akcyzowym z 1 lipca 2021 r., która obłożyła akcyzą tzw. przeróbki konstrukcyjne samochodu ciężarowego na pojazd typu kamper.

Wszystkie pojazdy sprzedawane w Unii Europejskiej muszą być zgodne z tymi przepisami. A to o tyle istotne, że 27 listopada 2019 r. UE wprowadziła dodatkowe funkcje techniczne do rozporządzenia w sprawie ogólnego bezpieczeństwa (GSR) pojazdów. Mając na uwadze drastyczne zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych, poważnych obrażeń i wypadków, od producentów wymaga się wprowadzenia nowoczesnych technologii bezpieczeństwa w standardzie.

– Jako ECF odbyliśmy cztery spotkania z Komisją Europejską między lutym a czerwcem 2021 r. i skontaktowaliśmy się z władzami szwedzkimi, włoskimi, holenderskimi, niemieckimi i francuskimi – powiedział Hervé Gautier, dyrektor techniczny stowarzyszenia, podczas 43. dorocznego walnego zgromadzenia ECF (Europejskiej Federacji Caravaningowej) i 26. spotkania Europejskiego Przemysłu Pojazdów Rekreacyjnych (MELVI), które odbyło się 29 sierpnia 2021 r. podczas targów Caravan Salon w Düsseldorfie.

– Oprócz urządzeń bezpieczeństwa rozporządzenie przewiduje testy zderzenia bocznego, czołowego i tylnego, które mają być przeprowadzane przez producenta podwozia. Jednak test ochrony pieszych wydaje się spoczywać na producencie kamperów w przypadku tych w pełni zintegrowanych, ale nie dotyczy to kamperów bazujących na vanach i nadwoziach półzintegrowanych.

Nieobecni nie mają racji – można by skwitować konsultację reprezentacji branżowej. Nie tak dawno to rozporządzenie w sprawie ogólnego bezpieczeństwa (GSR – rozporządzenie WE nr 661/2009) wywołało u nas zamieszanie na rynku rejestracji nowych kamperów. Cóż, nie po raz pierwszy oporna okazała się materia urzędnicza, która interpretując przepisy, stawiała rozliczne przeszkody nabywcom fabrycznie nowych pojazdów.

Europejska Federacja Caravaningu (ECF)

The European Caravan Federation oprócz 17 członków zrzesza także 20 członków stowarzyszonych. Ci ostatni reprezentują wiodących producentów w branży caravaningowej. Organizacja zrzesza także ekspertów z tej branży oraz uczestniczy w tworzeniu, zmianach i komentowaniu wspólnego europejskiego prawodawstwa, aby caravaning był dziedziną konkurencyjną, nowoczesną i naturalnie rozwijającą się.



eprasa.pl 89b2ffe380

ECF angażuje się także w promowanie pozytywnych aspektów caravaningu w turystyce i stylu życia. A w ostatnim czasie organizacja odegrała znaczącą rolę m.in. w wywołaniu dyskusji w Parlamencie Europejskim na temat wprowadzenia ułatwień dla posiadaczy prawa jazdy kategorii B – mowa oczywiście o zasadności podwyższenia DMC kampera z 3,5 t do 4,25 t.

Każdy kraj może mieć w Europejskiej Federacji Caravaningu tylko jednego pełnoprawnego członka. 4 grudnia 2024 r., po długim, prawie dwuletnim okresie starań, Czeskie Stowarzyszenie Campingu i Caravaningu (AKK ČR) stało się 17. członkiem reprezentującym interesy krajowych fanów caravaningu na szczeblu ogólnoeuropejskim. Wspomnijmy, że nowi członkowie UE dotąd byli reprezentowani tylko przez takie kraje jak Słowenia, Rumunia i Polska.

Tylko to pierwsze państwo ma długą historię obecności w strukturach ECF, bo też właśnie w jednym z krajów byłej Jugosławii caravaning rozwijał się na długo, zanim skruszono mur berliński.

Z oczywistych względów kraje tworzące Unię Europejską przed akcesją nowych członków w 2004 r. przodują w promocji caravaningu. Na dobrą sprawę przed transformacją ustrojową krajów będących po II wojnie światowej pod przemożnym wpływem ZSRR caravaning był w nich traktowany po macoszemu. Przyczepy kempingowe w niemałej mierze stanowiły własność państwowych zakładów pracy, a ich wypożyczenie stanowiło formę gratyfikacji załogi. A kampery były bytem tak egzotycznym, że praktycznie nie wychodziły poza studium projektów. Owszem, w Polsce istniał nawet lokalny przemysł caravaningowy. Niewiadów od dziesięcioleci zajmował się budową przyczep kempingowych, ale i tak rodacy gromadniej korzystali z tańszych form wypoczynku, np. pod namiotem. Tam gdzie brakowało kultury kempingu, trzeba było nawet stworzyć odpowiedni termin, który w lokalnym języku mógłby dać pojęcie o produkcie takim jak kamper. Przybliżmy nieco owe czasy.

Pola namiotowe i przyczepy

„W krajach o rozwiniętej motoryzacji popularność zdobyła turystyka motorowa" – tak zaczyna się rozdział w książce pt. „Samochody ciężarowe, specjalne i autobusy" Zdzisława Podbielskiego z 1988 r. U progu ustrojowych zmian, kiedy waliły się mury pojałtańskiego status quo, Polskę i inne kraje przez lata rozwijające się na marginesie kapitalistycznego stylu życia dzieliła przepaść pod względem kultury caravaningowej.

Ten wstęp podkreślający, jak bardzo popularność pojazdów kempingowych zależy od rozwoju motoryzacji, warto zderzyć z faktem, że dopiero w połowie lat 70. XX w. po raz pierwszy liczba samochodów osobowych przekroczyła liczbę jeżdżących po Polsce... motocykli (sic!). W 1988 r. w Polsce było 120 samochodów na 1000 mieszkańców – kilkakrotnie mniej niż średnia krajów Europy Zachodniej. Nieco lepiej było w NRD (225 aut/1000 mieszkańców), w Czechosłowacji (188 aut), na Węgrzech (156 aut). Dziś? Nasz kraj w Europie jest na piątym miejscu w liczbie (26,5 mln) zarejestrowanych aut i na czele stawki liczonej ich gęstością (703 auta/1000 mieszkańców). Nawet w państwie o tak bogatej kulturze caravaningowej jak np. Holandia na 1000 mieszkańców przypada mniej, bo ok. 500 aut. Czy to oznacza, że w równie szybkim tempie wzbogacił się park pojazdów kempingowych będących w posiadaniu obywateli z nowych krajów UE? W Polsce i owszem, ale nasz kraj pozostaje praktycznie beniaminkiem caravaningowego boomu.

Po ponad 30 latach od transformacji ustrojowej krajów Europy Środkowej i Wschodniej ów dystans do bogatej „piętnastki" się skrócił, ale nie wszędzie, bo też moda na caravaning na Zachodzie zyskała nowych fanów. Otóż, kojarzona z podróżami wakacyjnymi i weekendowymi osób w wieku emerytalnym, zyskała społeczną akceptację wśród wybitnie młodych ludzi. Dla dobrze sytuowanych mieszkańców UE-15 przybyło najwięcej zachęt, by zamienić tradycyjny etat w biurze na pracę zdalną.

I tu kolejna przeszkoda w odrabianiu strat dzielących nas i zachodnią czołówkę. Najwięcej zachęt dla cybernomadów wprowadzono właśnie tam, gdzie ulokowani są producenci sprzętu, akcesoriów i pojazdów kempingowych. Pandemia koronawirusa nie ograniczyła popytu na zakup domów na kołach. Dane opublikowane przez ECF pokazują, że od września 2019 r. do lipca br. włącznie sprzedaż w 10 największych państwach europejskich wzrosła łącznie o 3,2 punktu procentowego. Było to możliwe przede wszystkim dzięki Niemcom, które są krajem z najwyższym wskaźnikiem bezwzględnym i odnotowały sensacyjny wzrost o 20,7%. W innych państwach, takich jak Włochy, Francja, Hiszpania i Belgia, odnotowano sygnał negatywny. Nie wspominając o Wielkiej Brytanii (-30,9%), która ucierpiała bardziej niż jakikolwiek inny kraj w tym historycznym momencie.

W 2022 r. łączną liczbę rejestracji nowych pojazdów rekreacyjnych w Europie oszacowano na 183 509 sztuk, przy czym Niemcy, Francja i Wielka Brytania odpowiadały za 68% udziału w rynku. Co ciekawe, blisko 70% głównych producentów aut rekreacyjnych w Europie produkuje swoje pojazdy w Niemczech ze względu na takie zalety jak dostępność podstawowych modeli pojazdów rekreacyjnych i kluczowych komponentów, takich jak podwozia i silniki. W Niemczech jest dziś ok. 1,8 mln pojazdów kempingowych.

eprasa.pl 89b2ffe380

Dekadę temu

W 2015 r. eksport z Niemiec na Węgry wyniósł 243 pojazdy (54 kampery i 189 przyczep kempingowych), a do Polski – 308 (133 kampery i 175 przyczep kempingowych). Pod pewnymi względami Czechy wydawały się wtedy najbardziej obiecującym rynkiem, z eksportem z Niemiec 322 pojazdów (212 kamperów i 110 przyczep kempingowych). W przypadku pozostałych krajów import był dużo słabszy, z wyjątkiem Słowenii (jedynego państwa oficjalnie uznanego przez ECF), która w 2015 r. zarejestrowała 266 pojazdów, z czego 118 kamperów i 34 przyczepy pochodziły z Niemiec. Rosja dekadę temu była bardzo obiecującym rynkiem zbytu, ale i tak niemieckie firmy wyeksportowały tylko 33 pojazdy (w 2010 r. 118), tj. 23 kampery i 10 przyczep kempingowych.

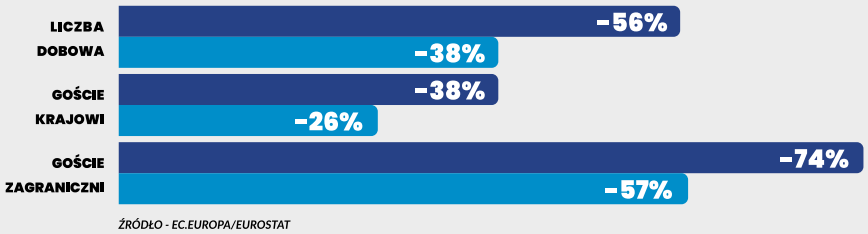
Powyższe dane cytujemy za archiwalnymi tytułami branżowymi ukazującymi się w Niemczech, które już wtedy sygnalizowały, jak wielka przepaść dzieli kraje byłego bloku wschodniego od kapitalistycznego Zachodu, skoro w tym samym czasie odnotowano 17 414 rejestracji we Francji i 28 348 pojazdów w Niemczech. Caravaning rozkwitał w Szwecji (4034), we Włoszech (3693) i w Hiszpanii (1745).

Kemping ma długą historię w kontekście turystyki, która sięga końca XIX w. i początku XX w. Dlaczego bez przeszkód caravaning rozwijał się przez długie dekady na Słowenii?

Słowenia

Ten bałkański kraj wcale nie jest rynkiem, na którym sprzedaje się bardzo wiele nowych pojazdów kempingowych, bo zarejestrowanych jest tu tylko ok. 1,2 mln pojazdów wszelkiego typu. W 2022 r. było tu tylko 422 nabywców nowych kamperów. To kraj, gdzie króluje rynek wtórny, skoro w tym samym czasie na 351 przyczep kempingowych tylko 172 było

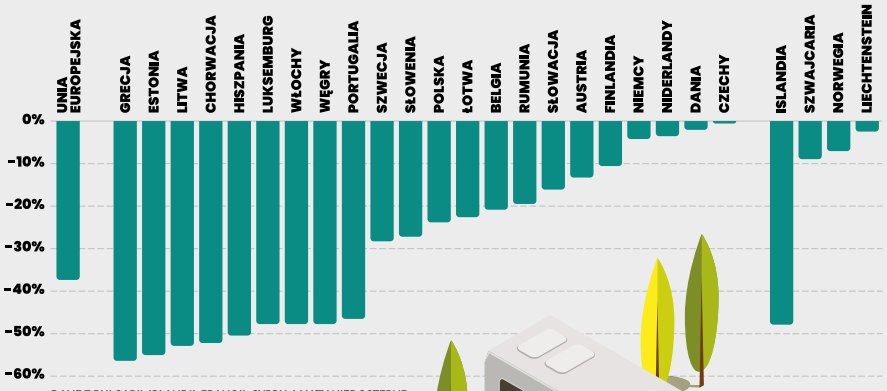
NOCLEGI W OBIEKTACH TURYSTYCZNYCH UNII EUROPEJSKIEJ, KWIECIEŃ – WRZESIEŃ 2020
(zmiany procentowe w stosunku do tego samego okresu z 2019 r.)



ŹRÓDŁO - EC.EUROPA/EUROSTAT



LICZBA NOCLEGÓW NA KEMPINGACH W POSZCZEGÓLNYCH KRAJACH, KWIECIEŃ – WRZESIEŃ 2020
(zmiany procentowe w stosunku do tego samego okresu z 2019 roku)



DANE Z BUŁGARII, IRLANDII, FRANCJI, CYPRU, MALTY NIEDOSTĘPNE.
ŹRÓDŁO - EC.EUROPA/EUROSTAT



Badania potwierdzają zmiany w popycie turystycznym i preferencjach konsumentów w zakresie zakwaterowania – wyraźniej po okresie pandemii widać odchodzenie od pakietów typu all inclusive na rzecz indywidualnych podróży zwieńczonych pobytami na kempingach, co też najlepiej odpowiada zwiększonemu popytowi na wypoczynek na świeżym powietrzu i rekreację. Świetnie ów trend wykorzystują kraje EU-15, a dużo gorzej – poza nielicznymi wyjątkami – radzą sobie państwa byłego bloku wschodniego. Źródło: Eurostat

eprasa.pl 89b2ffe380





Adria Dom d.o.o., jako część Adria Group, zajmuje się nie tylko produkcją pojazdów kempingowych (na zdjęciu kamper z 1982 r.), ale także budową domów mobilnych i budynków modułowych. Od 2002 r. firma wyprodukowała ich już ponad 18 tys., z czego sporo jest w rękach fanów caravaningu na Słowenii. 6110 przyczep kempingowych było zarejestrowanych w kraju pod koniec 2023 r. Słoweńcy w 2023 r. zarejestrowali mniej (162) nowych przyczep, co oznacza spadek (-7,41%) w porównaniu do wyników z 2022 r. Ogółem zarejestrowano więcej (+1,5%) przyczep kempingowych, bo dopisał rynek wtórny – wliczając używane przyczepy, przybyło w sumie 462 sztuk. To do dziś (sic!) jedyny kraj spoza EU-15 odnotowywany w statystykach rejestracji pojazdów kempingowych przez organizacje CIVD i ECF

fabrycznie nowych. A dominującą pozycję ma producent, który przez pięć minionych dekad sprzedał na niemal całym świecie ponad pół miliona przyczep kempingowych, ponad 70 tys. kamperów, a także ponad 18 tys. domów mobilnych. Te ostatnie są bardzo często kupowane przez obywateli Słowenii i stawiane na prywatnych posesjach lub właśnie na kempingach.

Markę Adria Mobil kojarzy pewnie niejeden fan caravaningu. Każdy, kto kiedykolwiek spacerował po kempingu nad Adriatykiem w latach 80., musiał zauważyć ogromną liczbę charakterystycznych niebiesko-białych przyczep kempingowych. Była to złota era dla firmy, która czerpała zyski z popytu na przyczepy generowanego przez państwowe przedsiębiorstwa oferujące dotowane wakacje dla swoich pracowników. Jednak wkrótce sprawy zaczęły się psuć, ponieważ najpierw recesja w Europie Zachodniej, a następnie wojny na Bałkanach i zmiany społeczne w Słowenii spowodowały znaczny i szybki spadek na rynku. Najniższy poziom produkcji odnotowano w 1995 r., kiedy Adria sprzedała tylko 3305 sztuk pojazdów kempingowych – aż 23 tys. mniej niż w rekordowym roku 1980.

W oficjalnych statystykach (Statistical Office of the Republic of Slovenia) o caravaningu znajdziemy sporo informacji, co tylko dowodzi, jak dużą rolę przywiązuje się tu do promocji firm celujących w eksporcie. I tak np. w 2023 r. eksport pojazdów kempingowych stanowił 4% wszystkich dóbr, a najważniejszymi rynkami w kolejności były: Niemcy (33%), Francja (13%), Chorwacja (9%), Włochy (6%) i Austria (4%). Od kilku lat rynki w Europie Zachodniej generują ok. 90% całkowitej sprzedaży, a rynki w Europie Wschodniej tylko 4%. Dziś firma cieszy się 9-proc. udziałem (i 6,3-proc. na rynku kamperów) w UE i tylko na krótko z powodu pandemii, bo w roku obrotowym 2018/2019 sprzedano 15 241 produktów, czyli 20% mniej w porównaniu z analogicznym okresem ubiegłego roku. Od 2017 r. producent należy do francuskiej grupy Trigano, ale dużo wcześniej na Słowenii ulokował się inny gigant rynku.

Wiosną 2023 r. Grupa Carthago zorganizowała ceremonię otwarcia swojej nowej fabryki w Ormož, w której będzie produkowana gama samochodów dostawczych Malibu. To druga fabryka Carthago w Słowenii (oprócz zakładu w Odranci działającego od 2008 r.). Najnowocześniejszy zakład w Ormož na północnym wschodzie Słowenii został zbudowany na zielonym terenie o powierzchni około 100 tys. m². Zakłady produkcyjne obejmują stolarnię, zakład wstępnego montażu i zakład montażowy. Nową fabrykę o zdolności produkcyjnej około 3 tys. kamperów otwarto z wielką pompą, bo w towarzystwie najważniejszych polityków kraju.

Na potrzeby fanów caravaningu działają także dwaj krajowi producenci – Starkom, który opracowuje podwozia pojazdów specjalnych, i TPV Prikolice, który ma w portfolio m.in. przyczepy namiotowe.

Węgry

Na Węgrzech jest dziś ok. 5 mln aut, ale kryzys z roku 2018 sprawił, że w 2019 r. osiągnięto szczyt rejestracji (ok. 385 tys.) i od tego czasu r/r rejestruje się coraz mniej – zamiast rekordowych 400 tys. ok. 300 tys., a rok temu poniżej 270 tys. W przypadku tego kraju dużo trudniej o oficjalne informacje, nie wspominając o statystykach rejestracji pojazdów kempingowych. Z udostępnionych danych wiadomo tylko, że w branży kempingów i przyczep kempingowych na Węgrzech działa 132 firm,

eprasa.pl 89b2ffe380

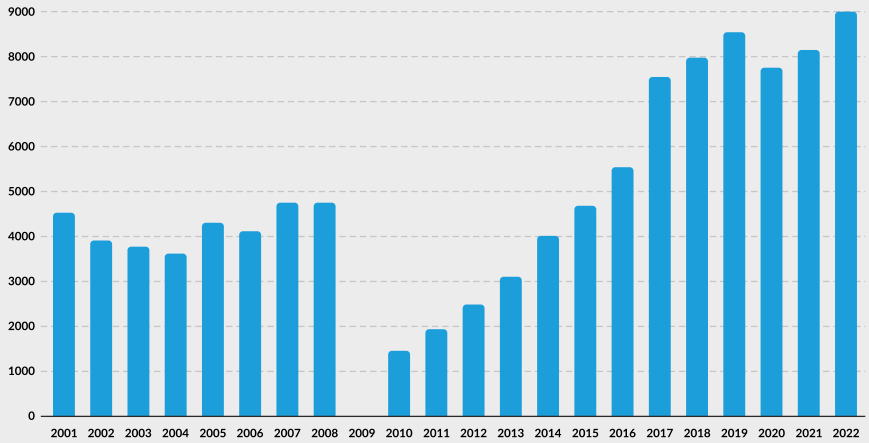
a w latach 2019–2024 odnotowano spadek obrotów o 8,7%.

I tu mamy sztandarowy przykład inwestycji zachodniego kapitału. Historia węgierskiej firmy Knaus rozpoczęła się w 1993 r. Knaus GmbH, lider rynku produkcji przyczep kempingowych w Europie, uruchomił swoją fabrykę w komitacie Nógrád w Nagyoroszi w ramach inwestycji typu greenfield, gdzie uruchomiono produkcję ponad 40 wersji światowej klasy przyczep marki Eifelland, Knaus, Wilk Safari i Vimara. Knaus Tabbert Ltd. jest spółką zależną w całości należącą do Knaus Tabbert AG, jednego z wiodących europejskich producentów przyczep kempingowych i kamperów, z siedzibą główną w Bawarii. Ten gigant w 2023 r. zatrudniał 4 tys. osób, a bramy fabryk opuściło aż 30 tys. pojazdów kempingowych.

Fabryka na Węgrzech to obecnie drugi co do wielkości zakład produkcyjny firmy i zatrudnia ponad 1200 pracowników. I tu nie obyło się bez kłopotów, acz na większą skalę. Na początku 2008 r., ze względu na światowy kryzys gospodarczy, produkcja musiała zostać zawieszona aż do marca 2009 r. z powodu problemów finansowych niemieckiej spółki macierzystej. Kupił ją nowy właściciel z Holandii, więc lata 2009 i 2010 upłynęły pod znakiem reorganizacji produkcji i struktury kosztów oraz opracowywania nowych modeli.

Bułgaria

W tym kraju historia rozwoju turystyki kempingowej sięga czasów przed 1989 r., co było częściowo spowodowane sprzyjającym klimatem, obiektami rekreacyjnymi i inicjatywami finansowanymi przez państwo. Jednak potencjał aktywności opartych na naturze w ogóle, a turystyki kempingowej w szczególności, pozostał niedostatecznie zbadany i doceniony po zmianach politycznych. W 2021 r. rozpoczęto ogólnokrajową



Historia węgierskiej fabryki Knaus rozpoczęła się w 1993 r. Tu liczba wyprodukowanych kamperów r/r w XX w. Spółkę macierzystą kupił nowy właściciel z Holandii, więc lata 2009 i 2010 upłynęły pod znakiem reorganizacji produkcji i struktury kosztów firmy oraz opracowywania nowych, nadających się do sprzedaży modeli.
Źródło: Knaus Tabbert Kft, Nagyoroszi



Łączna liczba noclegów w obiektach noclegowych w UE w okresie kwiecień–czerwiec 2024 r. wyniosła około 780 mln, z czego 51% z turystyki krajowej, a 49% z turystyki zagranicznej. W Bułgarii ten bilans pokazuje dominującą rolę turystyki przyjazdowej (55%). W drugim kwartale 2024 r. w Bułgarii przełożyło się to na prawie 6 mln noclegów. To dlatego kraj ten jest wśród pięciu państw UE o największym wzroście liczby noclegów turystycznych w drugim kwartale 2024 r.

eprasa.pl 89b2ffe380

inicjatywę skupioną na dyskusjach i debatach na temat ustanowienia krajowej strategii rozwoju kempingów i turystyki kempingowej. Dość powiedzieć, że w 1980 r. działało 111 kempingów, ale w 2014 r. pozostało aktywnych tylko osiem. Spowodowało to spadek zainteresowania działalnością turystyki kempingowej.

Dziś ta forma wypoczynku jest oferowana głównie w sezonie letnim, ale także w miesiącach bezpośrednio poprzedzających i następujących po nim (kwiecień i październik). Położenie geograficzne kraju i sprzyjające warunki pogodowe są głównymi powodami popularności letniej turystyki rekreacyjnej (maj–wrzesień) i zimowej turystyki narciarskiej. Z najnowszych oficjalnych informacji wynika, że do końca 2021 r. w Bułgarii działało 42 kempingów. Znajdują się one w 13 z 28 bułgarskich prowincji. Większość kempingów znajduje się we wschodniej części kraju ze względu na popularność regionu w sezonie wakacyjnym. Ponad połowa (26) jest ulokowana w trzech prowincjach na wybrzeżu Morza Czarnego – Dobricz, Warna i Burgas, które są najpopularniejszymi destynacjami turystycznymi zarówno dla turystów krajowych, jak i zagranicznych. Dokładniej rzecz biorąc, większość z nich znajduje się w prowincji Burgas – 15. Stanowi to kontrast i niejaką słabość w porównaniu z innymi krajami europejskimi, takimi jak Włochy, Francja i Chorwacja, gdzie kempingi działają w różnych ich regionach.

Wiadomo też, że większość kempingów ma od 20 do 400 parcel i najczęściej także obiekty noclegowe typu bungalowy. Istnieje tendencja do dalszego rozwoju infrastruktury noclegowej tego typu. Średnie obłożenie wynosi 80%. Kempingi są klasyfikowane przy użyciu systemu gwiazdkowego (1–3 gwiazdki). Tylko dwa z nich są ocenione jako trzygwiazdkowe, a cztery jako dwugwiazdkowe.

Turystyka jest ważnym sektorem gospodarki narodowej Bułgarii. Oficjalne dane za lata 2010–2019 wskazują, że jest ona jedną z największych branż eksportowych, odpowiadającą za 10–12% do 40% eksportu usług kraju. W tym samym okresie Bułgaria odnotowała średni roczny wzrost o 5% pod względem przyjazdów zagranicznych, przy średnich wydatkach na turystę wynoszących 440–590 dol. (UNWTO Tourism Dashboard, 2021). W 2019 r. kraj zajmował 20. miejsce, jeśli chodzi o przyjazdy zagraniczne wśród państw europejskich i 24. miejsce pod kątem wydatków turystycznych. Podczas pandemii spadek liczby przyjazdów międzynarodowych był równie niszczycielski jak w innych krajach UE, a turystyka przyjazdowa w 2020 r. odnotowała spadek o 63% w danych porównawczych do 2019 r. Turystyka wyjazdowa również podupadła, a większość Bułgarów zdecydowała się na podróże krajowe.

Turystyka kempingowa w Bułgarii charakteryzuje się wyraźną sezonowością i trwa głównie od czerwca do września, co jest bardzo podobne do na niektórych sąsiednich rynkach, takich jak Chorwacja.



Chorwacja od kilku lat króluje w ankietach turystycznych „moje najbliższe wakacje i krótkoterminowe podróże domem na kołach". Taki wybór deklarował co czwarty ankietowany fan caravaningu – już w 2021 r. 24% ogółu zrealizowanych tu noclegów miało miejsce na... kempingach i polach namiotowych. W porównaniu do 2020 r. ten rodzaj zakwaterowania odnotował wtedy wzrost przyjazdów turystów o 61,4% i noclegów kamperami i przyczepami kempingowymi aż o 50,1%. Fot: Valamar Camping Krk

Chorwacja i Czechy

W 2021 r. odnotowano tu 70 mln noclegów turystycznych, o 72,1% więcej niż w 2020 r. Noclegi na kempingach i polach namiotowych stanowiły 24,9% zrealizowanych noclegów turystycznych. Turyści zagraniczni odpowiadają za 10,6 mln przyjazdów i 62,8 mln noclegów, co stanowiło o 91,9% więcej przyjazdów i 77,6% więcej noclegów turystycznych niż w 2020 r.

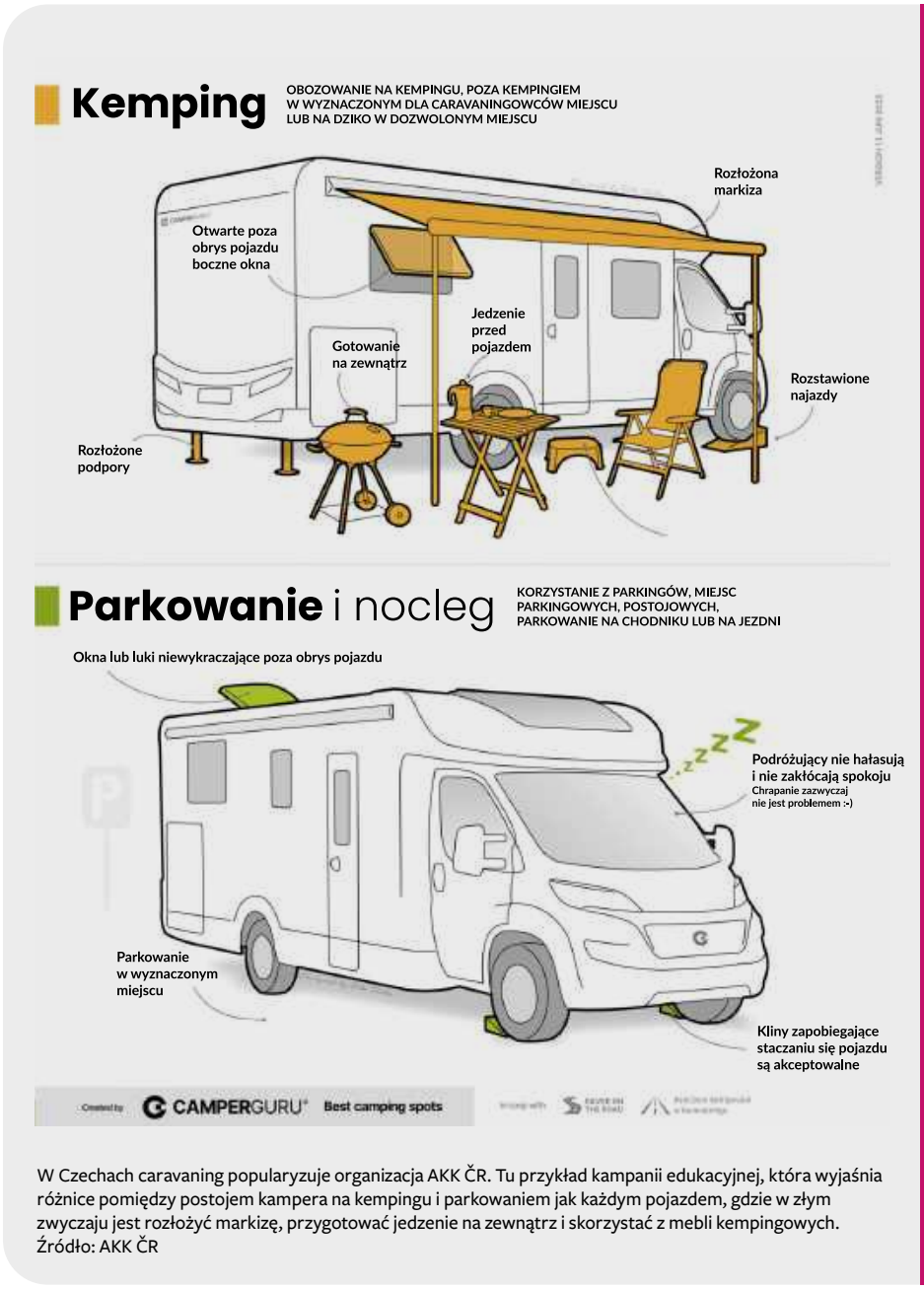
Kraj ten miał do niedawna 342 kempingów i liczba ta stale rośnie. Spora w tym zasługa turystów z Niemiec, których pojazdy kempingowe gwarantują stałe źródło dochodów. Dość

eprasa.pl 89b2ffe380

powiedzieć, że fanów caravaningu zza zachodniej granicy było tu o 84,9% więcej w 2021 r. w porównaniu z 2020 r. Na kolejnych miejscach wśród zagranicznych turystów są goście z Polski (10%), Słowenii (9,7%), Austrii (9%) i Czech (7,6%). Wszystkie te kraje odnotowały wzrost noclegów turystycznych w 2021 r. w porównaniu z 2020 r. Noce zrealizowane przez turystów z wymienionych państw łącznie stanowiły 68% wszystkich noclegów zagranicznych.

Odnotujmy tu, że w Europie liczba zarejestrowanych noclegów na kempingach, parkingach dla pojazdów rekreacyjnych i parkach przyczep kempingowych stale rośnie, szczególnie we Francji, Włoszech, Niemczech, Holandii i Chorwacji. Według Eurostatu (2021) działa 28 tys. kempingów, z czego dwie trzecie znajduje się we Francji, Wielkiej Brytanii, Niemczech i Holandii. Wśród obiektów turystycznych najbardziej dotkniętych pandemią COVID-19 kempingi w UE były najmniej poszkodowanymi jednostkami zakwaterowania turystycznego. Podobnie jak w całym sektorze, liczba noclegów na kempingach spadła bardziej w przypadku turystyki międzynarodowej (-57%) niż krajowej (-26%).

Nasz przegląd zakończymy na informacjach zasięgniętych z rynku Republiki Czeskiej, tj. z Asociace kempování a karavaningu z.s. Republika Czeska (AKK ČR), która ma od niedawna swój głos w ECF. Wspomnijmy, że jednym z celów statutowych AKK ČR jest poprawa postrzegania użytkowników kamperów wśród ogółu społeczeństwa i edukowanie nowicjuszy na temat zarówno pisanych, jak i niepisanych zasad, których warto przestrzegać. Aby to osiągnąć, niedawno powstała seria czytelnych infografik, która ilustruje właściwe i niewłaściwe zachowanie poza kempingami, m.in. różnice między pobytem na kempingu a nocowaniem w kamperze na parkingu.



W Czechach caravaning popularyzuje organizacja AKK ČR. Tu przykład kampanii edukacyjnej, która wyjaśnia różnice pomiędzy postojem kampera na kempingu i parkowaniem jak każdym pojazdem, gdzie w złym zwyczaju jest rozłożyć markizę, przygotować jedzenie na zewnątrz i skorzystać z mebli kempingowych. Źródło: AKK ČR

Jaka jest siła czeskiej reprezentacji? Do połowy 2024 r. wśród zarejestrowanych pojazdów kempingowych w Republice Czeskiej figurowało 30 470 kamperów i 30 841 przyczep kempingowych. W ciągu ostatnich trzech lat najwięcej przybyło tych pierwszych (+50%). W 2013 r. Czesi byli w posiadaniu tylko 8354 kamperów, a rok później nieco ponad 9 tys. egzemplarzy. Co ciekawe, przez ostatnie 10 lat prawie nie zmienia się liczba przyczep kempingowych.

W Pradze odbywają się targi caravaningowe. Według oficjalnych informacji w Czechach obecnie 154 firmy są zaangażowane w produkcję, sprzedaż i wynajem przyczep kempingowych i kamperów. W kraju buduje się kampervany, by wspomnieć firmę JVM Camper of Beskydy.

eprasa.pl 89b2ffe380



KAMPEROWA UKŁADANKA KTÓRE WNĘTRZE JEST DLA CIEBIE?

CZĘŚĆ 1

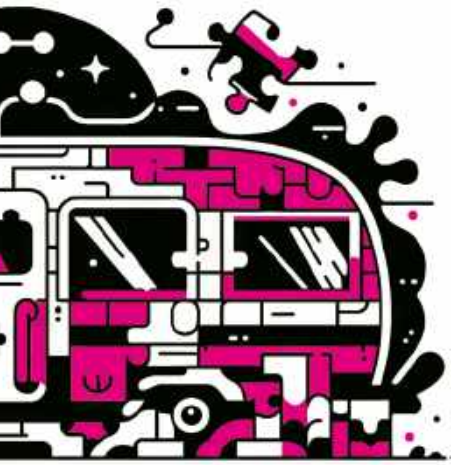
Salon i jadalnia

Układ kampera odgrywa kluczową rolę w podjęciu decyzji o jego zakupie. Rok w rok producenci wprowadzają jakieś zmiany, ulepszenia, ale od dłuższego czasu układy wnętrz i tak zdają się powtarzalne. No właśnie, tylko zdają...

Marcin Turko

Ludzkich upodobań jest bez liku. Jeden czuje się dobrze w dżinsach i koszuli, inny nocami gra na trąbie. Każdy ma swoją ulubioną przestrzeń, w której z uśmiechem mu do twarzy, a z odpoczynkiem po drodze. Tak powinien być skrojony kamper. Pod użytkownika, jak garnitur na miarę. Musi mieć wnętrze, które będzie odpowiadało potrzebom turysty, rodziny z dziećmi czy pary podróżników. W czterech częściach cyklu „Kamperowa układanka" zaprezentujemy wady i zalety funkcjonujących na rynku układów wnętrz. Pokażemy więc najbardziej rozpowszechnione rozwiązania wśród salonów/jadalni, kuchni, łazienek oraz sypialni. Zapraszamy na część pierwszą i na kolejne trzy odcinki, które opublikujemy w następnych edycjach „Polskiego Caravaningu".

eprasa.pl 89b2ffe380



Pierwszym etapem wyboru będzie oczywiście typ nadwozia, na którym kamper ma być zbudowany. Są różne rodzaje kamperów, dlatego wymaga to dłuższego zastanowienia. Możliwości są spore, począwszy od vanów, poprzez kampervany, kampery półzintegrowane, w pełni zintegrowane, aż po wielkie liners. W drugim kroku przyjdzie się zmierzyć z dziesiątkami możliwości umeblowania wnętrza. Na rynku dostępne są różne rozwiązania łóżek sypialnych, łazienek, kuchni i części wypoczynkowych. Każdy z układów ma swoje zalety i wady, podobnie jak każdy z turystów ma inne potrzeby. W tej publikacji uwagę skupimy na części wypoczynkowej, czyli miejscu, w którym spędza się najwięcej czasu.

Czy popularne znaczy dobre?

Mimo zakorzenienia się tych dobrych i sprawdzonych układów podczas podejmowania decyzji o zakupie kampera warto poświęcić czas na solidne przeglądnięcie ofert, aby wybrać pojazd spełniający wszystkie nasze oczekiwania. Idealna będzie wizyta na targach caravaningowych, gdzie wręcz można się do pojazdu przymierzyć, sprawdzić, czy to, co widzimy na zdjęciach katalogowych, jest tak idealne w rzeczywistości. Centralne miejsce każdego pojazdu służy do wypoczynku, pracy, wspólnych posiłków czy nawet spotkań z przyjaciółmi w czasie kiepskiej pogody. To ni mniej, ni więcej salon, który występuje w wielu różnych formach. Nie zawsze trzeba wybierać znane tylko dlatego, że... są znane.

Historia zatacza koło

Dawniej część wypoczynkową lokowano raczej z tyłu pojazdu, ale około 2010 r. utrwaliło się umiejscowienie jej z przodu, gdzie często absorbowane są też fotele kierowcy i pasażera.

Zapewne nie ma mowy o odwrocie od tego, niemniej w ofertach kamperów półzintegrowanych coraz częściej mamy do wyboru układ, którego część salonowa znowu zajmuje niemal całą tylną część kampera. Taka kanapa, najczęściej w kształcie litery C, niesie za sobą konsekwencje np. w postaci braku stałego łóżka sypialnego, zatem wybór odpowiedniego „salonu" może znacząco wpłynąć na komfort korzystania z wnętrza.

To coraz rzadziej widywany układ kanap zwróconych do siebie ze stolikiem podwieszonym na ścianie. Rozwiązanie pozwala usiąść co najmniej czterem osobom i nie wymaga obracania fotela kierowcy, za to zajmuje więcej miejsca.

+

- Zależnie od homologacji może pozwalać na jazdę w kamperze czterech osób + dwóch w kabinie
- Nie ma konieczności obracania fotela kierowcy
- Wygodne dostosowanie do spania bez zagadkowego układania puzzli z materacy

−

- Zajmuje więcej miejsca w zabudowie
- Brak możliwości pochylenia oparć



eprasa.pl 89b2ffe380

Taki układ wypoczynkowy jest często stosowany w kampervanach, ale równie popularny w mniejszych półintegrach. Może tu wygodnie usiąść cztery, a nawet pięć osób, jeśli jest jeszcze kanapa przy drzwiach. Aby w pełni wykorzystać salon, należy fotele w kabinie obrócić. Widoczny na zdjęciu stolik można powiększyć poprzez wysunięcie blatu spodniego.



- Oszczędność miejsca w zabudowie kampera poprzez wykorzystanie foteli kabiny
- Ławkę i stół można wykorzystać do spania (opcja)

- Obracanie siedzeń w niektórych samochodach wymaga wprawy i cierpliwości
- Osoby siedzące na fotelach kabiny nie zawsze mają wystarczającą wygodę do spożywania posiłków przy stole

Ława w kształcie litery L wraz z obróconymi fotelami kabiny daje nieco większą wygodę. Warto zwrócić uwagę na fakt, że w wielu przypadkach kanapa w tym kształcie jest dostępna w opcji konfiguratora. Przy wykorzystaniu foteli w kabinie zasiądzie tu łącznie nawet pięć–sześć osób.



- Przy dwóch osobach nie ma konieczności obracania foteli
- Stół na stopie centralnej daje możliwość przesuwania w każdą stronę, a niekiedy i zmianę wysokości

- Układ powoduje przesunięcie stołu niemal na środek, co zabiera więcej przestrzeni
- Kanapa w kształcie L niekiedy wymaga dopłaty, a siedzisko pod oknem może nie być wystarczająco głębokie, aby siedzieć wygodnie

eprasa.pl 89b2ffe380

Kanapa, narożnik z tyłu kampera. Układ kanap w kształcie liter L lub U jest mniej popularny, ale sprawia wrażenie przytulnego kącika domowego. Może przy nim usiąść wiele osób. Częściej znajdziemy go w kamperach w pełni zintegrowanych.



- Stwarza przyjemną atmosferę
- Wiele miejsc siedzących

- Zajmuje czasem połowę zabudowy pojazdu
- Kanapy zachodzące do tyłu pojazdu pozbawiają go luku bagażowego

Widoczne na zdjęciu zestawienie przeciwległych sobie kanap to bardzo chętnie wybierany przez caravaningowców układ salonu zwany face-to-face. W niektórych projektach kanapy są na tyle długie, że usiądzie na nich sześć, a nawet osiem osób. Taki „duży pokój" absorbuje dużo miejsca i spotykany jest z reguły w samochodach powyżej 7 m długości. Nada się zarówno dla pary, jak i dla wielodzietnej rodziny.



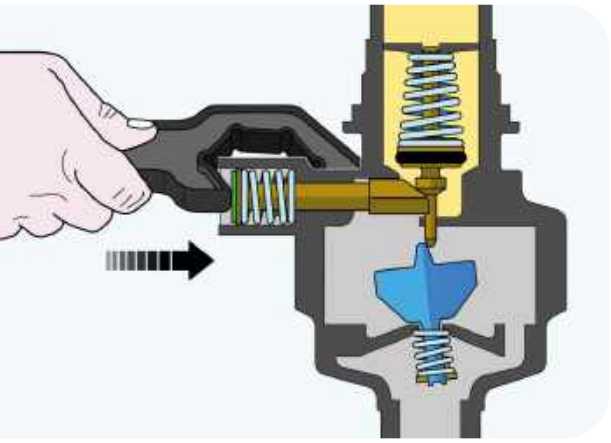
- Układ daje wrażenie przestrzeni
- Bardzo dobry zarówno dla par, jak i rodzin z dziećmi

- Absorbuje sporo miejsca w zabudowie
- Nie zawsze wygodnie przechodzi się do kabiny, gdy stół jest rozłożony

eprasa.pl 89b2ffe380

CZY TRZEBA ZAKRĘCAĆ **BUTLĘ GAZOWĄ PRZED JAZDĄ?**

Czy mogę do jazdy zostawić otwarty zawór podłączonej do instalacji gazowej w kamperze lub przyczepie butli z gazem? Palec do budki, kto ruszając kamperem lub zestawem, nie zadał sobie tego pytania... Zapewne takich będzie niewielu.



Czy na pewno zamknęłam/zamknąłem butlę z gazem lub zbiornik gazu przed podróżą, czy też instalacja gazowa jest nadal otwarta? Czy może być ona otwarta nawet bez przerwy?

Czy należy zamykać butlę gazową przed jazdą?

Użytkownicy kamperów muszą zamykać butlę gazową, zbiornik gazu lub zawór butli gazowej do jazdy. Jeśli kierowca tego nie zrobi, może to mieć nieprzyjemne konsekwencje, na przykład w razie wypadku. Przewody rurowe mogą pęknąć lub ulec poważnemu uszkodzeniu, a niespalony ciekły gaz może wydostać się na zewnątrz. Dlatego do obowiązków należy zawsze całkowite zamknięcie zaworu butli gazowej lub zbiornika przed rozpoczęciem jazdy kamperem lub przyczepą kempingową. Najlepiej najpierw zamknąć zawór, a następnie ponownie na krótko uruchomić urządzenie odbiorcze, aby odciążyć reduktor ciśnienia i przewody rurowe, czyli umożliwić ulotnienie się uwięzionego gazu.

Utrudnienia się zaczynają, gdy na pokładzie mamy zainstalowaną na przykład lodówkę, a w niej zapasy jedzenia na najbliższe dni. Rozwiązaniem jak zwykle jest technologia i modyfikacje – usprawnienia podstawowej instalacji gazowej. Jeżeli instalacja LPG pojazdu rekreacyjnego wyposażona jest w dwa specjalne urządzenia zabezpieczające: czujnik zderzenia (CSW) i zabezpieczenie przed pęknięciem węża (SBS), wtedy instalacja może być otwarta nawet podczas jazdy.

Crash-Sensor (CSW) – czujnik zderzenia

Czujnik zderzenia z wahadłem, firmy GOK, zapewnia ochronę nawet w najgorszej sytuacji. W razie wypadku kampera lub zestawu z przyczepą kempingową czujnik zderzenia uruchamia się i odcina dopływ gazu. Zapobiega to wydostawaniu się z instalacji niespalonego gazu płynnego. Czujnik zderzenia jest integralną częścią systemów regulacji ciśnienia gazu GOK Caramatic DriveOne (dla systemów jednobutlowych) lub GOK Caramatic DriveTwo (dla systemów dwubutlowych).

eprasa.pl 89b2ffe380

Urządzenie zabezpieczające przed pęknięciem węża (SBS)

Urządzenie zabezpieczające przed pęknięciem węża znajduje się między butlą gazową a reduktorem ciśnienia gazu lub filtrem gazu (jeśli takowy jest zamontowany). W przypadku pęknięcia węża lub dużego wycieku zabezpieczenie przed pęknięciem węża opracowane przez firmę GOK blokuje przepływ gazu. Oznacza to, że jeśli w pojeździe zamontowany jest układ zasilania gazem płynnym, na przykład w modelu GOK Caramatic DriveTwo ze zintegrowanym czujnikiem zderzenia (CSW) i zabezpieczeniem przed pęknięciem węża (SBS), ogrzewanie gazowe można uruchomić także podczas jazdy. Jednocześnie oznacza to też, że w takim przypadku nigdy nie musisz zadawać sobie pytania, czy zamknąłeś butlę gazową lub zbiornik przed rozpoczęciem podróży. Jeśli masz czujnik zderzenia (CSW) i zabezpieczenie przed pęknięciem węża (SBS), możesz pozostawić zbiorniki gazu otwarte na stałe i cieszyć się podwójnym komfortem.

Przepisy i regulacje

Dla tych, którzy są szczególnie zainteresowani omawianą problematyką, chcieliśmy rzucić trochę światła na elementy formalne wynikające z norm, regulacji i przepisów. Wielu producentów i użytkowników orientuje się w niemieckim kodeksie postępowania DVGW G 607, który reguluje działanie i konserwację instalacji gazowych na poziomie krajowym. Ten dokument odnosi się do normy DIN EN 1949 (europejska norma dotycząca instalacji gazowych w pojazdach rekreacyjnych), która między innymi określa stosowne wymagania, właśnie w zakresie możliwości korzystania podczas podróży z urządzeń zasilanych gazem płynnym. To z kolei stanowi, że te same urządzenia zabezpieczające (czujnik zderzenia i zabezpieczenie przed pęknięciem węża) są wymagane do obsługi instalacji gazowej podczas jazdy. Zarówno niemiecka karta robocza G 607, jak i norma DIN EN 1949 wyraźnie stwierdzają, że zawór butli gazowej lub zbiornika gazu musi być zamknięty podczas jazdy, chyba że czujnik zderzenia i urządzenie zabezpieczające przed pęknięciem węża są częścią instalacji gazowej.

gok.pl

REKLAMA





eprasa.pl 89b2ffe380

TARGI CMT STUTTGART 2025

NOWOŚCI, TRENDY I KRYZYS

POD JEDNYM DACHEM



To jedno z największych wydarzeń turystycznych w Europie, a drugie co do wielkości w Niemczech. Każdego roku targi CMT Stuttgart przyciągają tysiące wystawców i odwiedzających z wielu krajów Europy. Podczas wydarzenia prezentowane są oferty producentów, najnowsze trendy oraz innowacyjne rozwiązania w caravaningu, a także różnorodne propozycje wypoczynkowe i podróżnicze. Dla branżowców to też świetna okazja do nawiązania kontaktów biznesowych i wymiany doświadczeń.

Marcin Turko

eprasa.pl 89b2ffe380



W dobie kryzysu

Targi Caravan Motor Touristik w Stuttgarcie odbywają się od 1963 r., zatem jest to mocno zakorzenione wydarzenie. W tym roku było ono w pewnym sensie wyjątkowe, ponieważ branża przechodzi kryzys. Nie tylko nasi dealerzy, ale przede wszystkim ci w Niemczech zmagają się z bardzo poważnym problemem w postaci wyhamowania sprzedaży, czego efektem są nadal wypełniające place pojazdy z rocznika 2024, a nawet 2023. Podczas gdy sprzedawcy mają na głowie problemy z tytułu spadku popytu na kampery i przyczepy kempingowe, a dodatkowo muszą ponosić koszty wystawiennicze, klienci mają okazję do znalezienia dobrych ofert cenowych na nowe pojazdy. To zdawało się być clou tegorocznego CMT Stuttgart. Pomimo trudności, jakie napotkała branża (a może sama na to zapracowała?), wystawcy prezentowali innowacyjne produkty, prototypy oraz aktualne i nowe modele pojazdów. Co prawda pokazy nowości w branży caravaningowej od lat odbywają się głównie pod dachami hal Caravan Salon Düsseldorf, ale w Stuttgarcie też ich nie zabrakło, choć nie w takiej skali. Wszelkiego rodzaju promocji, wyprzedaży i znacznych obniżek cen było sporo.

Co w nowościach piszczało?

W tym roku na targach CMT Stuttgart 2025 zaprezentowano kilka nowości, które budziły zwiększone zainteresowanie odwiedzających. Nie sposób tu wspomnieć o wszystkich, zatem skupię się na kilku, które przykuły naszą uwagę podczas pobytu. Na stoisku marki Challenger z zaciekawieniem oglądano kampera ElectriX X150, którego tylne koła napędzane są silnikami elektrycznymi o mocy 90 kW, a przednie klasycznym dieslem o pojemności 2200 cm^3. Technologia „dual-mode" zastosowana w tym prototypie kampera pozwala kierowcy na dowolne przełączanie się między napędem elektrycznym i spalinowym. Ta funkcjonalność może się okazać bezcenna np. podczas wjazdu do stref czystego transportu. Podobnie jak spora rzesza Europejczyków nie jestem fanem wprowadzania elektromobilności na obecnych, nieco partyzanckich zasadach, ale ten pojazd może być pewną „furtką" dla caravaningowców chcących poruszać się w centrach miast, które z czasem przejdą na zieloną stronę. Czy to się sprawdzi? Czas to zweryfikuje. Na stoisku polskiego producenta kamperów Affinity po raz pierwszy zaprezentowano nowy model kampervana z serii Freedo. Wzorując się na modelu Freedom 541, producent z Ozorkowa w odpowiedzi na zapotrzebowanie rynku zrealizował kolejny projekt – Freedo 599, czyli kampervana na podwoziu Fiata Ducato o długości 599 cm. Samochód ten w odróżnieniu od protoplasty serii – modelu 541 – ma przejście do kabiny w ścianie grodziowej oraz inny układ wnętrza. Na stoisku firmy Bürstner sporym zainteresowaniem publiczności cieszył się nowy Campeo TD 660. To kamper o dość wyjątkowym układzie. Producent tym bezpośrednim następcą modelu T660 udowadnia, że w półzintegrowanym samochodzie o długości 695 cm można zmieścić przestrzenną część wypoczynkową, dużą kuchnię w kształcie L,



Nowy model Affinity Freedo 599 cieszył się sporym zainteresowaniem naszych zachodnich sąsiadów

eprasa.pl 89b2ffe380





Dzięki ułożeniu łóżka francuskiego wyżej uzyskano miejsce na wysoki i pojemny luk bagażowy w Chausson S695 Sport Line

Chausson S695 Sport Line z nowym pomysłem na układ wnętrza, ale i z ciekawym malowaniem

olbrzymią szafę, lodówkę, łóżko francuskie oraz część sanitarną, gdzie toaletę i kabinę prysznicową dzieli solidna ścianka.

LMC przedstawił publiczności nową serię przyczep kempingowych przeznaczonych dla początkujących turystów - e:dero. Dla nowej serii zaprojektowano trzy układy wnętrza, a DMC najmniejszego liczy 1100 kg. Model nie ma instalacji gazowej oraz ogrzewania. Na próżno też szukać łazienki i stałej toalety. Pozostając na stoisku producenta z Sassenbergu, warto wspomnieć, że w 2025 r. LMC obchodzi 70-lecie istnienia. Producenci przyzwyczaili nas, że jubileuszowe wersje pojazdów kempingowych oferują użytkownikom coś ekstra. Spytaliśmy o to będącego na miejscu przedstawiciela fabryki, który poinformował, że wyróżnikiem wersji jubileuszowych będzie nieco inny wzór folii na nadwoziu, logo z dumną liczbą 70 oraz niższa cena będąca wynikiem okrojenia pojazdów z niektórych funkcjonalności.

Stoisko Chaussona zawsze cieszy się popularnością odwiedzających, a naszą uwagę przykuł tutaj model S695 Sport Line. Ten szczupły kompakt wyróżniał się ciekawym malowaniem i czarnymi wykończeniami, ale przede wszystkim odmiennym układem wnętrza. Francuzi udowodnili, że pomimo zastosowania łóżka francuskiego samochód może dysponować pojemnym i wysokim lukiem bagażowym, a wszystko dzięki umieszczeniu tegoż łóżka wyżej i wzdłuż pojazdu. Wnętrze nie jest aż tak przestrzenne, ponieważ pojazd jest krótki i wąski, za to ilość miejsca do przechowywania imponująca.

Odrobiny luksusu można było zażyć w nowej odsłonie Dethleffs Beduin Scandinavia 690 BQT. Zabudowa tej przyczepy ma niespełna 8 m długości, jest więc pole do popisu dla projektantów. Układ niezmiennie oferuje ogromną kuchnię, przestronny salon z dwoma kanapami, sypialnię z poprzecznym łóżkiem typu queen oraz łazienkę z osobną kabiną prysznicową na tyle przyczepy. Użyte materiały i design wnętrza robią robotę. Można poczuć się jak w domu. Wnętrze przyczepy zachwyca przestronnością i funkcjonalnością. Wśród nowości w hali z akcesoriami i wyposażeniem do pojazdów kempingowych wyróżniało się np. nowe, elektryczne ogrzewanie Truma Eezy. Małe, ważące niespełna 3 kg urządzenie grzewcze producent dedykuje do vanów oraz ogrzewania kabin w kamperach półzintegrowanych, przez które straty ciepła są znaczne. Po podłączeniu Eezy do 230 V mamy możliwość ogrzewania wnętrza, wybierając 450, 900 lub 1800 W mocy. Opisując skrótowo kolejne nowości, można by pisać i pisać, a przecież nie o to chodzi w relacji. Co jeszcze oprócz pojazdów?



Wnętrze Mooveo TEI-72UH zrobiło na nas dobre wrażenie. Ten układ może się spodobać



Dzięki osłonięciu szoferki łazienką i szafą w Mooveo TEI-72UH podczas jazdy powinno być ciszej, a straty ciepła zimą mniejsze



Wnętrze Dethleffs Beduin Scandinavia 690 BQT robi wrażenie. Wygodne kanapy, ciepłe oświetlenie ambientowe i nowoczesny wzór frontów szafek robią robotę



Łazienka z kabiną prysznicową w Bürstner Campeo TD 660 jest jedną z większych w tej klasie. Do tego solidnie wykonana

eprasa.pl 89b2ffe380



Stoisko marki Forster, którego właścicielem jest Eura Mobil, cieszyło się sporym zainteresowaniem

Marka Chausson ma w ofercie sporo ciekawych układów. Do niektórych wnętrz ustawiały się kolejki...





Marka Pössl jest niezwykle popularna w Niemczech. Widać to było również na stoisku, na którym prezentowano około 20 różnych wersji zabudowy kamper-vanów

Akcesoria oraz wyposażenie kamperów i przyczep na 21 tys. m²

Na pojazdach nie kończą się atrakcje targów CMT Stuttgart. Oprócz prezentacji aut kempingowych dwie hale poświęcono akcesoriom i wyposażeniu. Na powierzchni 21 tys. m² wystawcy prezentowali np. inteligentne systemy zarządzania energią, nowoczesne rozwiązania w zakresie poprawy komfortu podróży i biwakowania, elementy do budowy kamperów we własnym zakresie oraz innowacyjne materiały konstrukcyjne, które mają się przyczynić do zmniejszenia wagi pojazdów. Takie rozwiązania znaleźliśmy np. w kampervanie Adria, gdzie sprytnie zmniejszono masę szafek wiszących. Jednogłośnie przyznaliśmy, że wyglądało to dobrze. O trwałości tej technologii będzie można się przekonać dopiero za jakiś czas. Ponadto oferowano szeroki wachlarz przedsionków, markiz, a w zasięgu ręki odwiedzających prezentowano np. technologię AL-KO, która od lat oferuje nowoczesne rozwiązania w zakresie stabilizacji przyczep kempingowych oraz poziomowania i stabilizacji kamperów.



Gdy można dotknąć i porównać, akcesoria kupuje się lepiej



Technologie AL-KO prezentowano m.in. na bazie jednego z trojaczków

eprasa.pl 89b2ffe380



Całą halę nr 10 zdominował Knaus Tabbert. Kolory, światło i przestrzeń między pojazdami robiły bardzo dobre wrażenie. Nie dało się odczuć, że marka ma jakiekolwiek problemy

Regiony, tradycje, turystyka, kempingi

Nie zabrakło również przedstawicieli różnych regionów turystycznych, którzy prezentowali atrakcje oraz lokalne tradycje. Podobnie jak na targach w Poznaniu można było poznać lokalne potrawy, wyroby rękodzielnicze oraz zapoznać się z ofertami kempingów. Można było zauważyć, że dużym zainteresowaniem cieszyły się stoiska promujące regiony w okolicy Alp. Takie miejsca na targach zawsze są doskonałą okazją do zdobycia inspiracji na przyszłe podróże kamperem lub z przyczepą kempingową. Hale, w których wszystko to zorganizowano, pękały w szwach. Już z antresoli było widać, że wykorzystano każdy centymetr kwadratowy. Stoisk promujących kempingi na terenie samych Niemiec nie sposób było zliczyć, a gdzie reszta Europy! Reasumując, ta przestrzeń to istne mrowisko i aż chce się tam spędzić cały dzień. Tutaj aż prosi się zadać po raz wtóry pytanie: dlaczego przedstawiciele naszych obiektów kempingowych nie są chętni do promocji swojej działalności nie tylko w Niemczech, ale nawet pod dachami rodzimego MTP? Czasem można odnieść wrażenie, jakby myśleli, że posiadanie witryny w internecie wystarczy. Faktem jest, że wiele obiektów w sezonie ma obłożenie pod tzw. korek, ale z racji tego, że lubię zamienić słowo z gospodarzami obiektów, na których cumuję, ci mniejsi często są zaskoczeni informacją, że na targach turystycznych mogliby zaprezentować swoją ofertę. Dlaczego nie widujemy za granicą stoiska Polskiej Federacji Campingu i Caravaningu reprezentujących włodarzy polskich kempingów? Sporo kropek w całym „systemie" brakuje, aby to wszystko ze sobą połączyć.

Odmienne projekty, trendy...

Już podczas Caravan Salon Düsseldorf w 2024 r. dało się zauważyć, że wkracza moda na odchudzanie kamperów półzintegrowanych. Kolejne targi dowodzą, że po diecie cud pojawiają się nowe modele sygnowane dopiskami „slim" bądź „fit". Zwężanie zabudów wspomnianych pojazdów o 20 cm stało się faktem, a wielu komentujących ten ruch na rynku próbuje znaleźć powód takiego stanu. Przestrzeń w półintegrze zwykle jest w mniejszy lub większy sposób ograniczona, więc strata jeszcze 20 cm nie zawsze wychodzi na dobre. Pozornie jest to niezauważalne, ponieważ producenci „urywają"

Zaprezentowana seria Knaus Azur wygląda zjawiskowo, ale ma spore opóźnienie w rozpoczęciu seryjnej produkcji





eprasa.pl 89b2ffe380



LMC e:dero wyróżniał się wśród innych pojazdów



Wnętrze LMC e:dero jest raczej skromne, ale przyjemne. Czas zweryfikuje, czy trafia do początkujących w caravaningu

centymetry nie tylko z przejścia, ale m.in. na szerokości łazienek czy blatów kuchennych. Zmniejszenie spalania raczej nie będzie tu spektakularne, ale kosztem materiału z tych przewężeń z pewnością powinniśmy zyskać trochę ładowności, no i nieco łatwiej będzie zaparkować kamperem na parkingu dla samochodów osobowych np. pod marketem. Szkoda, że cena takiego nowego modelu nie zawsze jest slim.

Skoro o wadze mowa, warto zwrócić uwagę na fakt, że producentom kończy się cierpliwość i zamiast kolejne lata czekać na ruchy władz unijnych dotyczące podwyższenia granicy 3,5 t na prawo jazdy kategorii B, zaczynają opracowywać przeróżne rozwiązania, aby zmniejszyć wagę swoich zabudów. Przykładem, na który zwróciłem uwagę, jest Adria, która w jednym z kampervanów serii Twin zaprezentowała konstrukcje meblowe z polipropylenu (EPP). Materiał do złudzenia przypomina styropian, ale zastosowane tworzywo jest znacznie bardziej wytrzymałe i przede wszystkim lżejsze niż klasyczne płyty ze sklejki. Kolejny zabieg mający na celu zyskanie kilogramów zaprezentował Bürstner, również stosując lżejsze materiały meblowe do konstrukcji szafek podwieszanych. Czy te lekkie systemy w 100% zapewnią trwałość konstrukcji na lata, okaże się za jakiś czas.





Weinsberg pokazał nową serię przyczep z serii CaraOne HOT, którą wyróżnia dobre wyposażenie i dobry stosunek ceny do jakości

eprasa.pl 89b2ffe380



Szafki podwieszane w Bürstnerze i Adrii z nowych, lżejszych materiałów

Jeszcze kilka lat temu mogło się wydawać, że w kwestii zaspokajania potrzeb fizjologicznych nr 1 i 2 zrobiono już w caravaningu wszystko. Sucha toaleta to kolejny trend, który oferowany jest w coraz większym stopniu. Na szczęście jeszcze nie zmusza się wszystkich do żonglowania workami czy sypania trocin i nadal najczęściej wbudowaną toaletą standardową jest klasyk pozwalający raz na jakiś czas przespacerować się z „kotem".

Ostatnim zauważalnym trendem (a może innowacją?) jest coraz większa liczba układów kamperów, w których nie ma stałego łóżka. Do klasycznych, znanych od około 2010 r. układów z łóżkami w tylnej części pojazdu zdążyliśmy się przyzwyczaić, ale jak widać, rośnie potrzeba rozszerzenia oferty, bowiem nie wszyscy użytkownicy chcą, aby sypialnia zajmowała im niemal połowę zabudowy kampera. Układy znane z zabudów zintegrowanych migrują i stają się popularne również u mniejszych braci. Przykładem takiej konstrukcji może być np. Mooveo TEI-72UH, w którym tuż za kierowcą znajduje się łazienka z osobnym prysznicem, a za plecami pasażera zbudowano luk bagażowy oraz solidną szafę ubraniową. Tył pojazdu wypełnia sporych rozmiarów kanapa w kształcie litery C, a do spania opuszcza się łóżko podwieszane tuż nad wspomnianą kanapą. Łudząco podobny układ oferuje Bürstner Lyseo TD 644 G, ale tu zyskuje się już tradycyjny luk bagażowy z tyłu. Tego typu układom bez stałej sypialni warto się przyjrzeć, ponieważ oferują znacznie więcej przestrzeni, pod warunkiem że zaakceptujemy konieczność codziennego opuszczania łóżka na noc.



Czy warto odwiedzić targi CMT w Stuttgarcie?

Największe targi caravaningowe w Polsce cały czas się rozwijają i z tego należy się cieszyć, bo to świadczy o rozwoju branży i turystyki caravaningowej. Należy jednak zauważyć, że na naszym rynku zdecydowaną większość powierzchni wystawienniczej targów zajmują dealerzy poszczególnych marek. Mimo że hale są pełne pojazdów, zdarza się, że taki sam model kampera znajdziemy w różnych miejscach, a te prezentowane na stoisku są z najczęściej wybieranymi układami wśród rodzimej społeczności. Po prostu wystawia się to, co jest popularne. Targi w Stuttgarcie, a już na pewno w Düsseldorfie, oferują znacznie więcej powierzchni, dzięki czemu producenci prezentują niemal całą swoją ofertę. Chcąc zatem zobaczyć na żywo nie tylko popularne, ale wszystkie dostępne układy w ofercie danego producenta, warto wybrać się do Niemiec. Tam na spokojnie można „przymierzyć" się do innowacji, aby później wrócić i z przekonaniem zamówić pojazd u krajowego przedsiębiorcy.

Podsumowując, targi CMT w Stuttgarcie to wydarzenie, które warto wpisać do swojego kalendarza. Niezależnie od tego, czy jesteście doświadczonymi caravaningowcami, czy dopiero zaczynacie swoją przygodę w tym stylu wypoczywania, na pewno nie będziecie się nudzili. Te targi to prawdziwe święto caravaningu w Niemczech. My też mamy swoje, np. w Poznaniu, ale przecież warto poszerzać horyzonty.

eprasa.pl 89b2ffe380

NADARZYN ZAPRASZA
10. EDYCJA CAMPER & CARAVAN SHOW

Już po raz 10. odbędzie się Camper & Caravan Show. Jubileuszowa edycja międzynarodowych targów caravaningowych w Nadarzynie będzie mieć miejsce 21–23 marca br. w Ptak Warsaw Expo, gromadząc tysiące entuzjastów z kraju i zagranicy.

Poprzednia, dziewiąta edycja wydarzenia przyciągnęła niemal 30 tys. odwiedzających z różnych zakątków świata. Na 50 tys. m² powierzchni wystawienniczej zaprezentowało się ponad 160 wystawców, z których ofertami zapoznali się miłośnicy caravaningu, turystyki i podróży w wydaniu wszelakim. Camper & Caravan Show to kompleksowe wydarzenie, które skupia wszystkie gałęzie branży caravaningowej, gdzie nie tylko można nawiązać nowe kontakty biznesowe, ale i zdobyć cenną wiedzę i zapoznać się z trendami, innowacjami i nowościami rynkowymi. Najnowsze modele kamperów i przyczep kempingowych, domki mobilne, akcesoria kempingowe, oferty wynajmu czy serwisu sprzętu caravaningowego – to wszystko znajdziesz na targach w Nadarzynie.

Jednak stworzenie dogodnych warunków do profesjonalnych kontaktów biznesowych to tylko jeden z celów, który postawili sobie organizatorzy. Na uczestników czekają ponadto liczne konferencje, warsztaty i prelekcje prowadzone przez ekspertów branżowych, a także tradycyjny...

...Zlot Homocamperus

Nieodłączną częścią targów w Nadarzynie jest zlot caravaningowy, który odbędzie się przed halami targowymi, a który gromadzi setki miłośników podróżowania domem na kołach. Udział w nim to doskonała okazja, aby poznać podobnych nam pasjonatów caravaningu, wymienić z nimi doświadczenia czy po prostu dobrze się bawić. Zlot i jego uczestnicy to wyjątkowa grupa, która nie tylko zrzesza fanów caravaningu, ale wręcz współtworzy imprezę Camper Caravan Show, nadając jej wyjątkowy klimat.

Warunkiem uczestnictwa w Zlocie Homocamperus jest zakup biletu oraz wypełnienie formularza dostępnego na stronie internetowej targów. W cenie 400 zł uzyskujesz m.in. dostęp do energii elektrycznej i sanitariatów, dostęp do internetu, pakiet materiałów informacyjnych, zlotową naklejkę na auto, a także wstęp na teren targów i poszczególne strefy przez wszystkie trzy dni.

A skoro już o strefach

Miłośnicy klasyki nie mogą przegapić ekspozycji zabytkowych kamperów. Strefa Retro organizowana jest przez Dariusza Berndta – twórcę popularnej grupy Retrowozy na Facebooku oraz prowadzącego na YouTubie kanał KamperPlaster, a także znanego w środowisku baristę i współorganizatora imprez dla turystów i podróżników. Perłą w jego kolekcji jest zabytkowy kamper Ducato Hobby z 1981 r., którego będzie można oczywiście zobaczyć na żywo.

Aż 20 znanych podróżników ma się pojawić w Strefie Podróżnika, organizowanej we współpracy z Wyprawomaniakiem. Wśród prelegentów znajdą się m.in. Marek Suslik (White Wolf) czy Globtroterek, którzy podzielą się swoimi doświadczeniami z podróży.

Rabaty i promocje

Camper & Caravan Show to również świetna okazja do zakupu jakościowego sprzętu w atrakcyjnych cenach. Podczas eventu odwiedzający będą mogli się zapoznać z ofertami krajowych i zagranicznych producentów, wśród których znajdą się producenci i dystrybutorzy pojazdów caravaningowych, domków mobilnych i holenderskich, wyposażenia i elementów pojazdów, akcesoriów kempingowych, namiotów i akcesoriów do nich, wyposażenia telekomunikacyjnego do kamperów czy sprzętu rekreacyjnego. Firmy oferujące wynajem sprzętu, pola kempingowe, atrakcje turystyczne i serwisy pojazdów również będą miały w Nadarzynie swoje stoiska.

Zainteresowani? Bilety można nabyć na stronie: campercaravanshow.com/bilety. 21–23 marca obierz kierunek na Nadarzyn. Widzimy się!

campercaravanshow.com

eprasa.pl 89b2ffe380

POZNAŃ MOTOR SHOW 2025
MOTORYZACYJNA UCZTA PEŁNA EMOCJI



Tegoroczna edycja Poznań Motor Show z pewnością przyciągnie rekordową liczbę miłośników czterech i dwóch kółek różnorodnością stref tematycznych oraz emocjonującymi atrakcjami. Międzynarodowe Targi Poznańskie zaplanowały te największe w Europie Środkowo-Wschodniej targi motoryzacyjne w dniach 24–27 kwietnia 2025 r.

W programie znajdziemy osiem wyjątkowych stref, w tym Salon Samochodowy z premierami światowych marek, Luxury & Supercars z ekskluzywnymi modelami Ferrari czy McLarena oraz Salon Motocyklowy, gdzie zaprezentowane zostaną nowości wśród jednośladów. Na fanów emocji czekają widowiskowe pokazy driftu i stuntu na placu Marka.

Salon Caravaningu będzie obowiązkowym punktem dla miłośników podróży – zobaczymy nowoczesne kampery, przyczepy i innowacje idealne na wakacyjne wyprawy. Nie zabraknie też Strefy Tuningowej, technologii motoryzacyjnych oraz klasycznych pojazdów w sekcji Retro Motoryzacji. Salon Detailingu zaciekawi wszystkich, którzy chcą zadbać o perfekcyjny wygląd swoich pojazdów.

Poznań Motor Show to także spotkania z gwiazdami telewizji, motoryzacyjnymi ekspertami i zawodnikami motorsportu. To święto, które zadowoli każdego fana motoryzacji bez względu na to, czy profesjonalnie działa w branży, czy po prostu fascynuje go prędkość i ryk silników.

REKLAMA



eprasa.pl 89b2ffe380

KIELECKIE TARGI CAMPER & TRAVEL

ZAPRASZAJĄ **DO WSPÓLNEJ PODRÓŻY!**



Wystawa sprzętu biwakowego i caravaningowego, strefa podróżnika, a także zlot miłośników kamperów – to i wiele innych atrakcji czeka na gości i uczestników targów Camper & Travel, które rozpoczną się już 25 kwietnia w Kielcach.

Wydarzenie wystartuje w piątkowe popołudnie 25 kwietnia, kiedy oficjalnie Targi Kielce otworzą swoje bramy dla uczestników zlotu. „Caravaningowy Sabat" potrwa do niedzieli, podobnie jak wystawa karawanów, sprzętu i wyposażenia przyczep i busów. Pod tajemniczą nazwą kryje się zlot kamperów, który już teraz, wnioskując po zainteresowaniu, zgromadzi miłośników caravaningu z całej Polski. Poza spotkaniami i atrakcjami targów uczestnicy zlotu będą mogli lepiej poznać region świętokrzyski, korzystając z oferty organizatorów. Wspólny, wieczorny spacer po Kielcach, degustacje win i serów, a w kolejnych dniach nocne zwiedzanie Chęcin, zakończone ogniskiem i saunowaniem, to tylko niektóre atrakcje czekające na gości Targów Kielce.

Jednym z głównych punktów programu będzie Strefa Podróżnika, współorganizowana z Adamem Cieplakiem z portalu wyprawomaniak.pl. Eksperci podzielą się swoimi przygodami, doświadczeniami i wiedzą z osobami dopiero planującymi swoje pierwsze wyprawy. Uczestnicy dowiedzą się, jak się przygotować do długiej podróży, jak najlepiej wybrać pojazd, na co zwrócić uwagę podczas planowania trasy oraz jak radzić sobie z wyzwaniami, które mogą napotkać w trakcie wyjazdu.

Targi Camper & Travel to jednak przede wszystkim przestrzeń, gdzie zaprezentowane zostaną najnowsze modele kamperów, vanów, przyczep kempingowych, akcesoriów turystycznych, innowacje w zakresie technologii caravaningowych i rozwiązania, które zapewniają komfort i wygodę podczas podróży.

targikielce.pl/camper-travel

REKLAMA

ODKRYJ NOWĄ GENERACJĘ



SUN LIVING

WWW.ELCAMP.PL

KRAKÓW, UL. TYNIECKA 118E

eprasa.pl 89b2ffe380

CICHO WSZĘDZIE

BITMAT WPROWADZA SKUTECZNE WYGŁUSZENIE KAMPERVANA

Badania oraz teoria pokazują, że redukcja hałasu w szoferce furgonu o pomiarowe 3 dB powoduje odczuwalną redukcję hałasu o ponad 50%! Taki wynik udało się osiągnąć firmie Bitmat wewnątrz Fiata Ducato.

Kamper dla wielu posiadaczy jest domem na kółkach, ich sposobem na życie. Często staje się przestrzenią mieszkalną przez większą część roku, w której powinniśmy czuć się komfortowo pod każdym możliwym względem. Stąd też konieczne jest zwrócenie uwagi na odpowiednią izolację – termiczną, akustyczną i paroizolację. Szoferka, w której spędzamy czas, przemieszczając się z punktu A do B, powinna być przestrzenią, w której możemy swobodnie rozmawiać czy słuchać muzyki podczas jazdy. Powinna być odpowiednio wyciszona, ponieważ długotrwała ekspozycja na hałas powyżej 70 dB drażni kierowcę, może uszkodzić słuch, a układ nerwowy sygnalizuje organizmowi stan zmęczenia.

Korzyści izolacji szoferki busa

Podczas izolacji szoferki, która jest częścią przestrzeni mieszkalnej, konieczne jest zwrócenie uwagi na wspomnianą izolację termiczną (zapewnienie komfortu cieplnego), paroizolację (zabezpieczenie przestrzeni przed przedostawaniem się wilgoci) oraz izolację akustyczną (wygłuszenie samochodu). To ostatnie jest ważne zarówno w trasie, jak i na postoju, gdyż według badań poziom głośności w samochodzie wpływa nie tylko na samopoczucie i komfort kierowcy, ale także na jego skupienie i bezpieczeństwo podczas jazdy. Dzięki zabezpieczeniu kampera w tych trzech wymienionych krokach otrzymujemy cichą przestrzeń, wolną od wilgoci i z temperaturą odpowiednią podczas zimowych i letnich dni.

eprasa.pl 89b2ffe380



Czym wygłuszyć szoferkę kampervana?

Podstawą dobrego wygłuszenia i izolacji są odpowiednio dobrane materiały, których wysoką jakość potwierdzają certyfikaty liczących się podmiotów, jak chociażby PIMOT. Wysokiej klasy tworzywa zapewniają bardzo dobre właściwości izolacyjne, trwałość, a przede wszystkim bezpieczeństwo. Materiały w środku kampera nie mogą wydzielać nieprzyjemnego zapachu ani żadnych szkodliwych substancji lotnych. Warto wyposażyć się w przydatne akcesoria jak ściągacze do tapicerki, wałki do wulkanizacji maty butylowej, ostre noże wraz z wymiennymi ostrzami, zestawy zapasowych spinek czy uniwersalny odtłuszczacz.

Czy warto?

Można odpowiedzieć na to pytanie krótko: warto. Dzięki zastosowaniu materiałów wymienionych w tabeli w szoferce Fiata Ducato udało się obniżyć hałas średnio o 3 dB, czyli nastąpił spadek odczuwalnego hałasu o 50%. Warto podkreślić, że skala hałasu jest logarytmiczna, gdzie w „matematyce akustycznej" 3 dB w pojeździe robią piorunującą różnicę. Podpierając się przykładem: jeśli jedziemy 120 km/hm, to spadek hałasu wynosi 25–30 km/h, czyli słyszalny hałas (opory powietrza, dźwięk z drogi) jest na poziomie jazdy z prędkością 90 km/h.

Zrób to sam

W celu wyciszenia szoferki kampera konieczna jest izolacja trzech jej elementów – drzwi, podłogi i dachu. Samodzielne zaizolowanie kabiny kampera nie jest trudne, jednak wymaga trochę wolnego czasu. Laik powinien się zamknąć w 25–30 roboczogodzinach. Warto przygotować kilka pojemników na odpowiednie rozdzielenie śrubek z demontowanych elementów.

PRĘDKOŚĆ	50 km/h		70 km/h		90 km/h		120 km/h	
PRZED	63,3 62,6	**63,0**	66,1 65,9	**66,0**	67,4 68,5 68,1	**68,0**	72,9 71,8 73,2	**72,6**
PO (wiatr)	61,8 62,6	**62,2**	65,0 63,9	**64,5**	66,7 66,1	**66,5**	70,0 69,4	**69,2**
PO (z wiatrem)	-		-		66,9 66,4		68,8 68,5	
RÓŻNICA [dB]		**-0,8**		**-1,5**		**-1,5**		**-3,4**

Wyniki badań poziomu hałasu w kabinie Fiata Ducato z zabudową kempingową

eprasa.pl 89b2ffe380

Krok 1 drzwi



Zaczynamy od demontażu drzwi ze wszystkich elementów, a następnie dokładnie oczyszczamy i odtłuszczamy powierzchnię blach. Przy montażu materiałów wygłuszających działamy wielowarstwowo. Najpierw w otwory technologiczne wklejamy matę butylową Bitmat AB 2,5s Pro, którą dokładnie wulkanizujemy (wałkujemy) do zniknięcia przetłoczeń widocznych na aluminium, a następnie naklejamy na nią piankę kauczukową z warstwą aluminium Bitmat K6s Alu. Zastosowanie pianki kauczukowej z aluminium zapewnia termoizolację drzwi. Łączenia pianki zabezpieczamy taśmą aluminiową, która zlikwiduje mostki termiczne. Następnie matą butylową zaklejamy otwory technologiczne i rozwałkujemy ją. Na plastikowy boczek drzwi przyklejamy piankę poliuretanową z efektem pamięci Bitmat M10s, dodatkowo w celu usztywnienia można nakleić niewielkie kawałki maty butylowej. W uszczelkę drzwiową wpuszczamy sznur StP Sealing Cord wykonany z gumy porowatej, który dodatkowo zniweluje szumy powietrza i świst wiatru, a drzwi będą lepiej przylegać.

Przydatne wskazówki:

Warto się zaopatrzyć w kilka spinek przeznaczonych do modelu auta na wypadek ich uszkodzenia. Nie zaklejamy otworów odpływowych w drzwiach.

Powierzchnię wewnętrzną poza wzmocnieniem zaklejamy szczelnie matą butylową.

Tę najlepiej kleić od dołu do góry, nakładając warstwy na siebie. Dzięki temu woda, która dostała się do wnętrza drzwi, spłynie po macie butylowej, nie dostając się pod nią.

Krok 2 dach



Po demontażu podsufitki, dokładnym oczyszczeniu i odtłuszczeniu powierzchni przyklejamy matę butylową, rozwałkowujemy ją, a następnie przyklejamy piankę kauczukową z aluminium Bitmat K9s Alu.

Przydatne wskazówki:

Warto wyciszyć wnętrza słupków przednich, by szum przedostający się przez przednie szyby napotykał barierę akustyczną i był wyhamowywany. Można to zrobić pianką poliuretanową memory Bitmat M5s.

Krok 3 podłoga



eprasa.pl 89b2ffe380

Demontujemy wszystkie elementy, oczyszczamy i odtłuszczamy całą powierzchnię. Na podłogę należy nałożyć matę butylową Bitmat AB-25s Pro, przyklejając ją do powierzchni na delikatną zakładkę. Następnie matę butylową należy dokładnie rozwałkować specjalnym wałkiem aż do zniknięcia faktury widocznej na aluminium. Na matę butylową przyklejamy samoprzylepną piankę kauczukową Bitmat K6s.

Przydatne wskazówki:

Potencjalne ogniska korozji zabezpiecz neutralizatorem rdzy przed montażem maty butylowej. Sama mata butylowa po wulkanizacji ochroni element przed dalszą korozją, ponieważ zapewnia całkowite odcięcie dostępu tlenu do blachy. Pamiętamy, by nie zakryć tabliczki z numerem VIN oraz nie pociąć wiązek kabli. Szczególną ostrożność zachowuj przy tych, które zabezpieczone są żółtą taśmą, to kable od poduszek powietrznych. Można zastosować dwie grubości pianki kauczukowej i dobierać je na bieżąco, w zależności od dostępnego miejsca.

Podsumowując, wystarczy 25–30 roboczogodzin i niecałe 2 tys. zł, by cieszyć się komfortem akustycznym podczas długich podróży. Wszystkie produkty wymienione w artykule są dostępne na stronie internetowej www.bitmat.pl zarówno w formie oddzielnych produktów, jak i w formie gotowego zestawu.

Materiały potrzebne do wygłuszenia szoferki

- **Bitmat AB 2,5s Pro** – elastyczna mata butylowa o obniżonej wadze (potrzebne około 7 m²)
- **Bitmat K6s** – samoprzylepna pianka kauczukowa do zastosowania na podłogę (potrzebne około 4 m²)
- **Bitmat K6s Alu** – pianka kauczukowa z aluminium do izolacji termicznej drzwi (potrzebne około 2 m²)
- **Bitmat K9s Alu** – grubsza pianka kauczukowa z aluminium do izolacji dachu (potrzebne około 2 m²)
- **Bitmat M10s** – pianka z efektem pamięci na boczki drzwi (potrzebne około 2 m²)
- **Sznur StP Sealing Cord 6 mm** – sznur gumowy do wyciszania uszczelek drzwiowych (potrzebne około 12 mb)

Całkowita masa produktów potrzebnych do wygłuszenia Fiata Ducato wynosi 29,6 kg.

Zeskanuj kod QR, by przenieść się bezpośrednio do zestawu. Na stronie znajdziesz zarówno zestaw, odnośniki do poszczególnych produktów, jak i film z montażu zrealizowany przez firmę Vandalvan.

REKLAMA



eprasa.pl 89b2ffe380

ZIMOWY TEST **KAMPERÓW DETHLEFFSA**

Różne pojazdy, różne możliwości, różne ograniczenia



Kampervan Globetrail Performance, półzintegrowany kamper Just Camp oraz pełna integra Globebus GT I4. Wszystkie pojazdy udostępniła nam do testów marka Dethleffs

Niemiecka Bawaria, ze swoją bogatą ofertą turystyczną, była areną naszych zimowych testów kamperów. Odebraliśmy z fabryki w Isny trzy modele pojazdów marki Dethleffs. Każdy zupełnie inny. Chcieliśmy poznać te stosunkowo nowe w ofercie samochody, ale też przy okazji sprawdzić, jak poszczególne typy kamperów będą się sprawdzać podczas zimowego wyjazdu. Bardzo zróżnicowana pogoda nam pomogła.

Obejrzyj film na naszym kanale YT

Tekst: P. Łukaszewicz, B. Gas, S. Klauz
Zdjęcia: P. Łukaszewicz

eprasa.pl 89b2ffe380



Położona na południu Niemiec Bawaria okazała się bardzo gościnnym regionem dla fanów caravaningu. Byliśmy tam w połowie grudnia, więc działały już wyciągi narciarskie. Korzystaliśmy m.in. z położonego tuż przy wyciągu kamperparku w Ofterschwangu. Niesamowita sprawa, kiedy niemalże nad dachami kamperów transportują się narciarze na kanapach. Był też czas na wycieczki krajoznawcze. Jeśli będziecie w okolicy, odwiedźcie XIX-wieczny zamek Neuschwanstein, którymi inspirował się nawet Walt Disney. Do tego klimatyczne miasteczka, fantastyczne górskie widoki, dobre drogi. Ale mówiąc o gościnności Bawarii, mówimy także o infrastrukturze caravaningowej. Mieliśmy bardzo duży wybór czynnych i, co ważne, w dużym stopniu zapełnionych kempingów i kamperparków. Może jeszcze nie tak, żeby trzeba było je wcześniej rezerwować, ale sąsiadów nam nie brakowało. Ceny? W kamperparkach ok. 25 euro za dobę za jeden pojazd z kierowcą.

Ruszamy!

W kwestii mobilności i komfortu prowadzenia wydawało się, że raczej nie będzie pola do dyskusji. Tu Globetrail nie powinien mieć sobie równych. I oczywiście zabudowany na Volkswagenie Crafterze pojazd nie zawiódł. Niewielkie gabaryty (598 cm długości) w połączeniu ze znanymi nam wcześniej właściwościami jezdnymi Craftera sprawiały, że zyskujemy komfort prowadzenia praktycznie na poziomie auta osobowego. Dwulitrowy diesel o mocy 163 koni świetnie sobie poradził, a wygodę podnosiła automatyczna

eprasa.pl 89b2ffe380

skrzynia biegów, która w tych kampervanach jest dostępna już w wersji podstawowej. Testowaliśmy model na przedliftowej wersji Craftera. W najnowszych modelach mamy dodatkowo elektryczny hamulec postojowy oraz zlikwidowano zajmującą sporo miejsca dźwignię zmiany biegów.

Dwa pozostałe modele zabudowane były na Fiatach Ducato. Oba 140-konne, z silnikami 2,2 l, oba z manualną skrzynią biegów. Ale ręczne skrzynie nie sprawiały żadnych problemów, co więcej, w przypadku nieco trudniejszych górskich odcinków, stromych i zaśnieżonych podjazdów pozwalały nawet nieco lepiej kontrolować poczynania auta.

Największym zaskoczeniem okazały się właściwości jezdne pełnej integry. To pozornie przecież duże auto. Ale testowany Globebus i4 GT to bardzo kompaktowa wersja integry. Dość powiedzieć, że przy długości 6,6 m szerokość tego pojazdu to 220 cm. Samochód świetnie się prowadził zarówno na autostradach, jak i na nieco ciaśniejszych drogach bawarskich miasteczek. Okazuje się, że to pozornie wielkie „pudło" może być naprawdę zwinnym samochodem. Duży plus za to!

Półintegra Just Camp T7052EB to, można powiedzieć, klasyka gatunku w tym sektorze kamperów. Mnóstwo miejsca i wygód wewnątrz, ale gabaryty nie ułatwiają drogowych manewrów. Największy w stawce samochód oczywiście wymagał największej uwagi za kierownicą. Wysoki na blisko 3 m i długi na 7,4 m kamper był najbardziej podatny m.in. na podmuchy wiatru. Najmniejsza dynamika nie pomagała na autostradach, a najdłuższy zwis tylny nie ułatwiał manewrów na wąskich przestrzeniach.

Wszystkie trzy pojazdy oferowały cztery miejsca do jazdy. W kampervanie wyśpią się dwie osoby, a w pozostałych autach po cztery. Analogicznie można do każdej z tych liczb dodać jedno miejsce sypialne, jeśli zabieramy ze sobą dzieci.



Globetrail Performance może się podobać. To atrakcyjny wizualnie, funkcjonalny kampervan, który ma wszystko, czego potrzebujemy od tego typu samochodu. Bezkonkurencyjna, w mojej ocenie, baza, jaką jest VW Crafter, dopełnia obraz pojazdu kompletnego. Tylko nie ta łazienka...

Piotr Łukaszewicz – „Polski Caravaning"

Globetrail Performance

Dethleffs podaje, że Globetrail Performance to kampervan najwyższej klasy.

Rzeczywiście samochód robi bardzo dobre wrażenie. Ciemnoszary lakier z czerwonymi wstawkami wskazuje na dynamiczny, nawet nieco sportowy charakter. Wnętrze oklejone w całości tekstylną okładziną, czymś na wzór filcu, sprawia wrażenie



eprasa.pl 89b2ffe380





Sam układ kampervana wewnątrz jest dość typowy. Na pewno warto podkreślić wielkość blatu kuchennego

przytulnego, ale także nowoczesnego. Okładzina ta jest dodatkowo dźwiękochłonna. I to możemy potwierdzić, bo zarówno w czasie jazdy, jak i pobytu na postojach wewnątrz było naprawdę cicho.

Inna sprawa, że okładzina ta mogłaby być przymocowana nieco lepiej. Trzyma się na rzepy, żeby z powodów serwisowych dość sprawnie można ją było zdjąć. Te rzepy jednak w niektórych miejscach już się rozpadały, a okładzina odpadała. Trzeba dodać, że testowany samochód wyjechał z fabryki ledwie pół roku wcześniej.

Na duży plus odnotowujemy tylne łóżko poprzeczne. Jego wymiary to 140 × 200 cm. Taka długość łóżka w zwężającym się przecież ku górze Crafterze była możliwa za sprawą zamontowanych uwypukleń po obu stronach pojazdu. I tylko w tym miejscu rzeczywiście było to 200 cm. Sam materac ma 180 cm. Było jednak bardzo wygodnie, także za sprawą grubości tego materaca i talerzowych sprężyn pod nim. Mamy tu ogrzewanie gazowe, a do dyspozycji (nieczęsto w kampervanach) dwie duże butle gazowe. W tylnych drzwiach mamy otwierane okna, więc jest przyjemnie, ale jednocześnie w sypialni nie było zimno. Umieszczony za łóżkiem dopływ ciepłego powietrza, rozprowadzony specjalną kratką, spełnił swoje zadanie.

Skoro jesteśmy przy plusach, to przejdźmy do kuchni, bo wielkość blatu roboczego, jak na tak krótki samochód, jest czymś wartym podkreślenia. Możemy go dodatkowo powiększyć specjalną płytą. Szufladowa lodówka to także bardzo dobry pomysł, bo możemy z niej korzystać zarówno z wnętrza pojazdu, jak i z zewnątrz spod markizy.

Co okazało się największą wadą tego kampervana? Zdecydowanie łazienka, co też było dużym zaskoczeniem, bo obiecywaliśmy sobie po niej dużo. Dość powiedzieć, że to łazienka w niespotykanych w kampervanach rozmiarach. Rozkładamy potężną roletę.

Dlaczego więc narzekamy? Bo brakuje jakiegokolwiek systemu oddzielającego część prysznicową od łazienkowej z elementami drewnianymi czy tekstylnymi. Ale największy problem to podłoga.





Tylne łóżko poprzeczne można złożyć, a tym samym uzyskać dużą przestrzeń do przewożenia chociażby sportowego sprzętu. Chcemy zmieścić dwa rowery? Nie ma problemu





Łazienkę budujemy, rozkładając potężną roletę, która co prawda blokuje już cały ruch wewnątrz samochodu, ale daje ogromną powierzchnię wewnątrz

Tekstylna okładzina ładnie wygląda, ale sposób jej montażu pozostawia nieco do życzenia



eprasa.pl 89b2ffe380

Producent chwali się, że jest bezstopniowa. Rzeczywiście byłby to atut, gdyby nie fakt, że po wzięciu prysznica cała podłoga jest mokra i trzeba ją ręcznie wycierać. I mocno ograniczać zużycie wody, by ta nie wyciekła poza kabinę. Na dole są oczywiście liczne odpływy, ale nieduże i dość wolno pochłaniają wodę.

Potencjalnych kupców kampervanów Dethleffs nie musi to jednak zrażać. Ten producent oferuje wiele różnych konfiguracji łazienki w swoich pojazdach. Ten system, naszym zdaniem, warto dopracować.

Globebus GT I4

To chyba największe zaskoczenie naszego redakcyjnego wyjazdu. Okazuje się, że integra może łączyć oczywistą dla swojego charakteru wygodę z dobrymi właściwościami jezdnymi. Nie jest idealna, ale zrobiła na nas wrażenie.

Po wejściu przez, warto podkreślić, poszerzane drzwi trafiamy do salonu o imponującej przestrzeni. Przy odwróconych tylnych fotelach i tak daleko odsuniętej szybie przedniej mamy dużo wolnego powietrza. W caravaningu to przecież luksus, szczególnie zimą, kiedy więcej czasu spędzamy wewnątrz.

Po złożeniu foteli przednich możemy opuścić duże łóżko przednie o szerokości 150 cm. Jest wygodnie, ale co ważne, to łóżko bardzo dobrze sprawuje się też podczas jazdy. Nie hałasuje. A wiemy przecież, że niektórzy producenci kamperów mają z tym problem.

To ogólne poczucie dużej przestrzeni trochę przyćmiewane jest pojedynczymi, nazwijmy to, niedociągnięciami. Wydaje się, że kuchnię można byłoby zaplanować



Jestem pod dużym wrażeniem zwinności tej integry. Miała być najmniej mobilna, ale okazało się zupełnie inaczej. Bardzo przyjemne prowadzenie w nawet węższych uliczkach czy pod górach połączone jest z dużą przestrzenią wnętrza.

Sebastian Klauz – „Polski Caravaning"



Cały tył pojazdu można przekształcić w jedną, ogromną sypialnię. Tylko ta ściana na końcu wypada na tym tle mało przytulnie. Jest też twarda



Zintegrowana łazienka z kabiną prysznicową nie jest częstym rozwiązaniem w integrach. Ze względu na kompaktowe gabaryty jesteśmy w stanie to jednak zrozumieć. Obie części oddzielamy specjalną ścianą przesuwną, dlatego nie można z nich korzystać równocześnie



Największa wada modelu Globebus GT i4? Bardzo mały blat kuchenny, choć z wystarczającą liczbą miejsc do przechowywania

eprasa.pl 89b2ffe380





Takiej przestrzeni w salonie nie ma żaden inny samochód. To zaleta integry. Opuszczane spod sufitu łóżko (nie hałasuje podczas jazdy) oferuje dwa wygodne miejsca do spania

Typowy dla integry brak drzwi pasażera daje tę zaletę, że zyskujemy kolejne szafki oraz fantastyczne widoki w trakcie jazdy





trochę lepiej. Na tak niewielkim blacie trudno przygotować posiłek dla czterech osób. Owszem, możemy go trochę powiększyć (dodatkowy blat jest na wagę złota), ale ograniczamy już nieco przestrzeń w salonie i przy wejściu. Bardzo dobrze oceniamy natomiast liczbę szafek i miejsc do przechowywania. Te szafki mają estetyczne, niewidoczne zawiasy. Nad blatem jest dodatkowa ciemna ściana z pleksi, która nadaje wnętrzu przyjemny charakter, ale też ułatwia utrzymanie czystości. W tym modelu mamy też zintegrowaną łazienkę z kabiną prysznicową. Tu właściwie nie można mieć zastrzeżeń. Jest to praktyczne, choć nieco mniej wygodne, ale musimy pamiętać o kompaktowych wymiarach auta. Warto dodać, że w modelu I6 mamy już dwa osobne pomieszczenia.

Przejdźmy do dużej, tylnej sypialni, gdzie mamy dwa łóżka wzdłużne z możliwością połączenia w jedno. Wówczas zyskujemy sypialnię w wymiarach 200 × 145 cm. O komfort snu zadba też siedmiostrefowy materac o grubości 150 mm, wykonany z materiału regulującego temperaturę. Faktycznie termiczna wygoda snu wymaga pochwały, także za sprawą anemostatów doprowadzonych pomiędzy materac i okno. Bardzo ciepło i przyjemnie.

Zdaje się, że projektantom zabrakło nieco inwencji przy tworzeniu tylnej ściany sypialni. Twarda, ciemna deska nie jest ani wygodna, ani estetyczna.

Otrzymaliśmy model z pakietem Active, w ramach którego kamper ma odświeżony design zewnętrzny (czerwone wstawki i tylny pas oświetlenia), ale także okna z płaskimi ramami, centralnym zamkiem w całym pojeździe i zaizolowanym zbiornikiem wody szarej. A wszystko w bardzo przyjemnej wadze – pojazd gotowy do jazdy ważył 2933 kg, więc do dyspozycji mamy blisko 600 kg ładowności.

eprasa.pl 89b2ffe380

Dethleffs Just Camp

Ten model kampera dostępny jest w aż siedmiu układach, które różnią się m.in. łóżkami. My testowaliśmy model T7052EB. Ma cztery miejsca do jazdy, ale opcjonalnie można zamówić wersję pięcioosobową. To wprowadzona niedawno na rynek wersja Active, którą poznamy m.in. po czerwonych dodatkach na zewnątrz pojazdu.

Podobnie jak w pełnej integrze, mamy do dyspozycji duży garaż. Kolejne podobieństwo to szerokie drzwi wejściowe. Wnętrze jest jasne, może trochę chłodne, ale ta ciekawa kombinacja kolorów sprawia miłe wrażenie.

Stół w przedniej części można dosłownie „obsiąść" z każdej strony. To ciekawa wersja dla tych, którzy lubią zapraszać do swojego pojazdu gości. Z kanap w tej części można też stworzyć dwa kolejne miejsca do spania.

Układ samego pojazdu raczej nie zaskakuje, jest typowy dla półintegry, z typową kuchnią w kształcie niewielkiej litery L. Niewielkiej, bo blat jest naprawdę malutki,



Nie jest to lubiany przez wielu układ face-to-face, ale trochę sprawia takie wrażenie. Pojedyncza kanapa po prawej stronie może być też piątym, homologowanym miejscem do jazdy. Ale to wersja opcjonalna





Najmniejsza w całej testowej stawce kuchnia – tego nie spodziewaliśmy się po najdłuższym przecież samochodzie. W kwestii gotowania na plus jedynie duża lodówka



eprasa.pl 89b2ffe380





Tak powinna wyglądać przytulna sypialnia. Tak, to przytyk w kierunku Globebus GT i4



Fiat Ducato z manualną skrzynią biegów. Nie brzmi imponująco? Być może, ale jest wygodnie i nowocześnie, m.in. za sprawą dużego ekranu multimedialnego

Prowadząc moją półintegrę, w porównaniu z kolegami czułem się trochę jak kierowca dużego dostawczaka. Ale za to warunki mieszkalne miałem niczym w apartamencie. Doceniam wykończenie auta i jakość, którą naprawdę czuć. Choć za kierownicą pełne skupienie.

Bartosz Gas – „Polski Caravaning”

a przez to niewygodny. To chyba największy minus tego pojazdu.

Szafek natomiast już nie brakuje, są też cicho domykające się szuflady i duża lodówka o pojemności 137 l. W kuchni dobre wrażenie robi też oświetlenie. Poza lampkami mamy też przyjemne dla oka listwy ledowe.

Za kuchnią, a przed sypialnią dwa osobne pomieszczenia po obu stronach pojazdu skrywają łazienkę z toaletą i kabinę prysznicową. W kwestiach sanitarnych ten pojazd wypada zdecydowanie najlepiej. Kabina jest duża i wygodna. Drzwi zamykające łazienkę mogą posłużyć także do oddzielenia tylnej sypialni z łazienkami od reszty wnętrza. Zyskujemy dużą intymność. Wrażenie zrobiła na nas duża liczba gniazd z prądem. Są cztery gniazda USB i aż osiem z prądem zmiennym 230 V, także w sypialni.

Wspomnieliśmy o nieco chłodnych kolorach wnętrza. Ale tam, gdzie ma być przytulnie, tam jest. Ciepłe oświetlenie ledowe i tapicerowana tylna ściana w sypialni (inaczej niż w integrze) sprawiają, że śpi się przyjemnie, a jednocześnie za sprawą wymiarów łóżek i materaców bardzo wygodnie. Tylne łóżko może być złączone, ale możemy też zdecydować się na dwa pojedyncze wzdłużne.

Minusem układu jest różnica poziomów pomiędzy przednią i tylną częścią. Schodki na korytarzu nie są niczym wygodnym, a dodatkowo mamy bardzo wysokie wejście na łóżko tylne, znowuż po schodkach. Ale coś za coś. W garażu zmieścimy mnóstwo bagaży.

Trudny wybór? Chyba nie

Oczywiście porównywanie trzech kamperów z tak różnych segmentów nie jest do końca uzasadnione, bo też wybór pojazdu kempingowego związany jest raczej z formą preferowanego wypoczynku. Kampervana wybiorą ci, którzy dużo podróżują, a rzadziej spędzają czas wewnątrz auta. Globetrail będzie dobrym wyborem, jeśli dodatkowo chcemy przewozić sprzęt sportowy, ale lubimy też miłe dla oka wnętrza. To chyba największy atut tego auta. Pojazd jest funkcjonalny, choć nie wolny od wad. Kampervan zabudowany jest na dwulitrowym Crafterze, dzięki czemu klienci w Polsce zapłacą też dużo niższą akcyzę. Jeśli szukamy wygód w trakcie zamieszkania, wart uwagi będzie model Just Camp. Duża półintegra, z bardzo wygodną łazienką i licznymi układami wnętrz do wyboru. Integra z kolei zaskoczyła nas najbardziej, bo mogła rywalizować z kampervanem na drodze (oczywiście nie w kwestii szybkości), oferując zupełnie inne standardy mieszkaniowe.

Wszystkie testowane modele, a także wiele innych, możecie obejrzeć i przetestować samodzielnie u licznych w Polsce dilerów niemieckiej marki Dethleffs.

eprasa.pl 89b2ffe380

KABE NOVUM 750 LGB LIGHT
LUKSUS W SZWEDZKIM WYDANIU

Szwedzki producent przyczep kempingowych i kamperów z Tenhultu od 68 lat znany jest na rynku caravaningowym z jakości, a przede wszystkim bezsprzecznej zdolności swoich pojazdów do radzenia sobie z ekstremalnymi temperaturami w warunkach zimowych. Tu nie trzeba dodatkowych pakietów, te pojazdy po prostu są zimowe.

Dobre wrażenie już od progu

Ilekroć wchodzi się do pojazdów marki KABE, oczom ukazuje się zupełnie inny pomysł i wizja na wystrój wnętrza oraz rozwiązania technologiczne. Czy wszystko jest inne? Może to zbyt daleko idące stwierdzenie, niemniej turysta caravaningowy natychmiast dostrzega detale, które świadczą o tym, że pojazd projektowali ludzie znający potrzeby w tej formie podróżowania. Gdy projektem nie kieruje dział księgowości, można liczyć na komfort pracy i stworzyć pojazd, który stanowi połączenie nowoczesności, funkcjonalności i wygody podróżowania.

Light znaczy lekki

Niska waga i luksus w caravaningu rzadko się ze sobą spotykają na jednym pokładzie, ale szwedzki producent, który już dawno przyzwyczaił swoich klientów do pojazdów o masie przekraczającej 3,5 t, obrał za cel dotarcie do tej półki klientów, którzy nie widzą się w ciężarówce na placu manewrowym, zdając na kategorię C. Model Novum 750 LGB Light wyróżnia się zatem szczególnie. Ten półzintegrowany kamper oferuje na swoim pokładzie wszystko, czego turysta oczekuje od luksusowego pojazdu kempingowego. Szybko docenimy tu przemyślaną koncepcję wnętrza, które jest w układzie bardzo popularnym na europejskim rynku. Warto dodać, że mogący ważyć do 3,5 t kamper z serii Novum dostępny jest również w opcji Heavy, uzyskując tym samym próg dopuszczalnej masy całkowitej aż 4,5 t. To z kolei otwiera furtkę dla dodatkowego wyposażenia, jakim jest np. podwieszane łóżko nad jadalnią.



Elegancja i funkcjonalność pod jednym dachem

Elegancję stworzyć łatwo, ale funkcjonalność wnętrza nie wszystkim wychodzi. W Novum 750 LGB nie ma żadnych wątpliwości. Już przy wejściu czekają na nas solidne wieszaki na kurtki, a pod sufitem sprytnie wkomponowana półka np. na czapki czy szaliki. W końcu to pojazd zimowy. Tuż przy poręczy mieszczą się praktyczne schowki na drobiazgi w postaci kluczy, telefonu, podręcznej latarki czy chociażby smyczy dla psa. Jakże często tego w kamperach brakuje! Wnętrze omawianego modelu wyposażono w przestronny salon ze stołem uchwyconym do ściany bocznej. Część dzienna opiera się na klasycznej ławie oraz możliwości odwrócenia foteli kierowcy i pasażera. Ponadto do dyspozycji jest krótkie siedzisko tuż przy wejściu. W stole można powiększyć blat, zatem pięć osób zasiądzie w tym zestawieniu komfortowo. Niby nic szczególnego, ale zapewne każdy zwróci uwagę na doskonałą spójność kolorystyczną zabudowy mieszkalnej i szoferki Mercedesa Sprintera. Można odnieść wrażenie, że zabudowa i kabina to jedno ciało. KABE, po prostu. Kuchnię w kształcie litery L z dwupalnikową kuchenką wykonano w iście szwedzkim stylu. Proste, ale eleganckie fronty, duże uchwyty, czarna bateria zlewozmywaka, a blat bez trudu pomieści ekspres do kawy lub czajnik. Szafek aż nadto, a obok lodówka niemal na całą wysokość wnętrza. To esencja dobrze zaprojektowanej kuchni. Po przeciwnej stronie, jak to w półintegrach o tym układzie bywa, znajduje się łazienka. Dominuje tu kolor ciemnego drewna, a wyjątkowości

eprasa.pl 89b2ffe380



i smaku dodaje armatura wraz z panelem prysznicowym w kolorze czarnym. Chcąc wziąć prysznic, kabinę wydzielamy sobie znanymi w takich pojazdach ściankami z przezroczystego tworzywa. Sypialnia w tylnej części pojazdu w postaci dwóch niezależnych, ułożonych wzdłuż zabudowy łóżek o wymiarach 1960 × 780 mm każde to tzw. klasyk. W razie potrzeby materace można ze sobą połączyć, dzięki czemu uzyskamy gigantyczną przestrzeń do snu nawet w składzie 2+2. Projektanci zadbali o nastrojowe oświetlenie oraz świetnie wkomponowane w tylną ścianę półeczki. Wszystko elegancko wykończone i podane ze smakiem. To właśnie wyróżnik tej skandynawskiej marki.

Technikalia w wielkim skrócie

Szczególną uwagę zwraca innowacyjne rozwiązanie ogrzewania podłogowego AGS II Pro oraz unikalny, opatentowany przez Szwedów system KABE VarioVent, cechujący się specjalnymi kanałami powietrznymi do zoptymalizowanej wentylacji. Za ciepło we wnętrzu odpowiada Alde Compact 3030. Na pokładzie mamy do dyspozycji 90-litrowy zbiornik na czystą wodę i taki sam, ale podgrzewany na ścieki. Na pokładzie standardowo znajduje się akumulator wykonany w technologii AGM o pojemności 90 Ah. Producent wyposaża swoje pojazdy autorskim KABE Smart D z panelem dotykowym, którym kontrolujemy wszystkie systemy zabudowy kampera.

KABE Novum 750 LGB Light został zbudowany na ramie AL-KO, a bazą jest Mercedes Sprinter z silnikiem o mocy 150 KM, połączony z dziewięciobiegową automatyczną skrzynią biegów 9G-tronic. Całkowita długość pojazdu wynosi 7445 mm, szerokość 2410 mm, a wysokość 2905 mm.

Podsumowując, KABE Novum 750 LGB to kamper, na którego pokładzie doskonale spasowano elegancję i wygodę podróżowania, a to wszystko opakowane w nadal cenionym przez Polaków samochodzie o dopuszczalnej masie całkowitej 3,5 t.

REKLAMA



eprasa.pl 60b2ffe360

JAK CZARNA ĆMA
PÓŁINTEGRA
W TECHNOLOGII MONOCOQUE







Kamper w kolorze czarnym może się wydawać pomysłem ekscentrycznym. To przecież barwa inna niż w potężnej większości pojazdów kempingowych, a niejeden powie – rysy widać na kilometr, a poza tym przyciąga promienie słoneczne... W środku więc musi być sakramencko gorąco!

Tymczasem nie. Inny egzemplarz „Czarnej ćmy" mieliśmy okazję testować już w pełnym słońcu lata, możemy więc powiedzieć, że przekonanie o wysokiej temperaturze w środku jest bezpodstawne. Ale kolor to tylko powierzchowna i wizualna różnica pomiędzy klasyczną półintegrą a tym produktem firmy Balcamp. Kluczowa jest konstrukcja. W tym wypadku monocoque.

Monolit

To w zasadzie kapsuła. O tej konstrukcji można tak mówić bez obaw, ponieważ monocoque od strony technologicznej stanowi samonośne nadwozie mieszkalne. W języku francuskim „monocoque" oznacza „pojedynczą skorupę", co przekłada się na jednolitą kompozytową bryłę, pozbawioną łączeń. Zalety tej konstrukcji znane są konstruktorom łodzi, jachtów i motorówek, rozwiązanie funkcjonuje nie od dziś również w świecie wyścigów Formuły 1. Celem zasadniczym jest zapewnienie szczelności łącznie z długoletnią gwarancją na brak pęknięć i zmęczenia materiału na skutek drgań, wpływu sił rozciągających i ściskających na poszycie kapsuły. Odporność na zmianę kształtu bryły to też komfort użytkowy dla podróżujących. Po latach użytkowania nie pojawią się tutaj zmęczeniowe dźwięki elementów wyposażenia wnętrza. Sztywność jest gwarantowana. To rozwiązanie działa i cieszy się popularnością nie tylko wśród klientów firmy z Łapina, ale też na całym świecie.

Terenówka

Pojazdem bazowym dla czarnego monocoque'a został Mercedes-Benz Sprinter 519, nieuznający kompromisów. Z asfaltem lub równie dobrze z nawierzchnią gruntową łączy go sześć opon, co znaczy, że tylną oś wyposażono w koła bliźniacze. Przednia oś jest również napędzana, a cały system 4x4 wspomagają reduktor i blokady mostów, czyniąc z „ćmy" demona bezdroży. Nie ma tutaj obaw o brak mocy, ponieważ 190 KM spokojnie wystarczy do napędzania tej nowoczesnej konstrukcji. Wymiary półintegry to 7,3 m długości, 2,2 m szerokości i 3 m wysokości. Kamper wpisuje się w modny od pewnego czasu trend konstruowania pojazdów dwuosobowych. Na miejsce dojedzie co prawda czwórka, ale na łóżku wyśpią się jedynie dwie. Drugi duet będzie musiał spać... w namiocie. Tak zdecydował klient, określając parametry i rozwiązania wnętrza pojazdu.

eprasa.pl 89b2ffe380









Energia do życia

Mocną stroną tego wyprawowca jest zespół zasilania i wsparcia energetycznego. Układ oparto na systemach firmy Victron, akumulatory bytowe wspiera instalacja fotowoltaiczna z panelami solarnymi o mocy 600 W. Do grona nowoczesnych rozwiązań należą również toaleta workująca Clesana oraz nieczęsto spotykany w pojazdach kempingowych rekuperator. Tutaj postawiono niewątpliwie na świeże powietrze, co gwarantuje nie tylko jego wymiana, ale i filtracja. W utrzymaniu korzystnej atmosfery dołącza też wspomagacz temperatury – klimatyzator Dometic. W dobre samopoczucie wprawia schludne, nawet eleganckie wykończenie w okleinach przypominających dąb w połączeniu z ciemnoszarą tapicerką siedzeń i foteli. Całość spełnia kryteria pojazdu solidnie wykonanego, przemyślanego i zachęcającego do podróżowania. I o to chodzi!

REKLAMA



eprasa.pl 89b2ffe380



W siedzibie firmy taniekamperowanie.pl pod Pruszkowem mogliśmy obejrzeć nowy model EKOS. Tutaj, poza salonem sprzedaży, działa też serwis kamperów. To nowoczesny obiekt

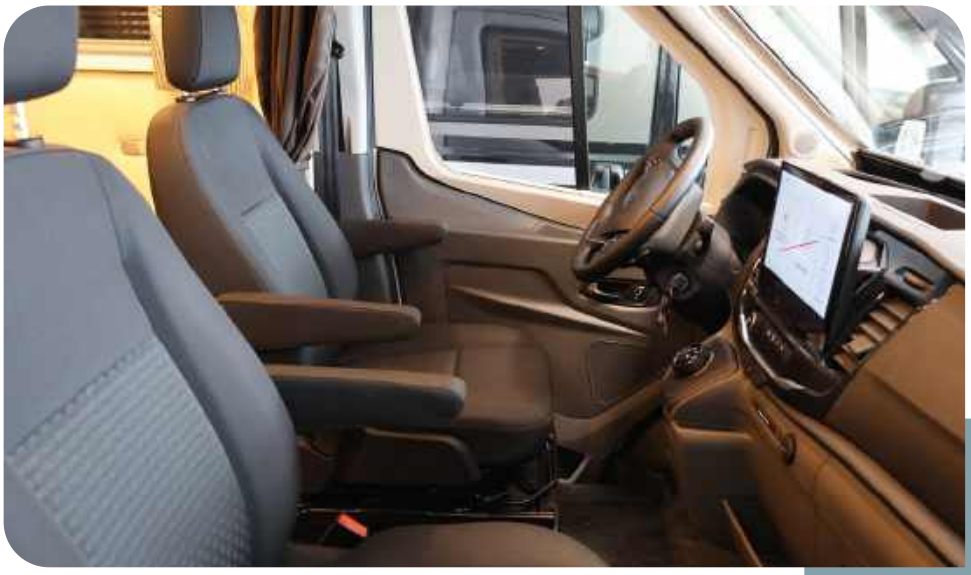
EKOS
TUŻ PRZED PREMIERĄ

To może być prawdziwy hit w sprzedaży kamperów w Polsce w 2025 r. Firma taniekamperowanie.pl, diler włoskiej marki Rimor, wprowadza na nasz rynek serię kamperów o nazwie EKOS w sile 2 modeli typu półintegra i 4 typu alkowa. Nie będzie przesady w stwierdzeniu, że ich cena szokuje. Kilka lat temu wydawało się, że takich cen za nowe pojazdy nie zobaczymy już nigdy.

Premiera kamperów z serii EKOS zaplanowana jest na wiosenne targi Camper Caravan Show w Nadarzynie (21-23 marca). Nam już teraz udało się, przedpremierowo, zobaczyć pierwszy model w Pruszkowie. Nie możemy go jeszcze pokazać, ale chętnie podzielimy się wrażeniami. Co ważne, modele EKOS będą dostępne tylko u jednego dilera marki Rimor w Polsce (oraz jego partnerów handlowych). To w pewnym sensie docenienie działań sprzedażowych i marketingowych przez włoskiego producenta.

Kampery Rimor EKOS dostępne będą w sześciu wersjach – dla mniejszych i większych rodzin czy grup znajomych. Opcjonalnie można będzie wybrać model z nawet sześcioma miejscami do jazdy i sześcioma do spania. Wszystko w wygodnej w prowadzeniu wersji półzintegrowanej, a także bardziej obszernych alkowach. Bazą EKOS-ów jest nowy, oczywiście poliftowy już Ford Transit z dwulitrowym silnikiem Diesla o mocy 130 koni. Same układy wnętrz bazują na dotychczasowych doświadczeniach marki Rimor. Są wersje z łóżkami francuskimi w tylnej części, łóżkami poprzecznymi piętrowymi, łóżkami wzdłużnymi z tyłu z możliwością połączenia, łóżkami opuszczanymi nad salonikiem. Pełna paleta do wyboru. Najkrótsze modele, EKOS3

eprasa.pl 89b2ffe380



Kampery EKOS dostępne będą oczywiście na nowych, odświeżonych Fordach Transitach. Pojawił się duży ekran dotykowy, zrezygnowano też z dużego lewarka do zmiany biegów na rzecz małego joysticka. Zrobiło się nowocześnie

i EKOS12 mają 645 cm długości. Największe wersje to blisko 7-metrowe EKOS 98P (półintegra) oraz EKOS 98 (alkowa). Standardowym wyposażeniem będzie ogrzewanie gazowe Combi C4, lodówka o pojemności 89 litrów (można wybrać większą), zbiornik na wodę czystą o pojemności 85 litrów i szarą 120 litrów. W każdym modelu znajdziemy przestrzeń dla dwóch butli gazowych. Konfiguracje stref sanitarnych są natomiast zróżnicowane i charakterystyczne dla danej wersji EKOSa.

Opinia? Klasyczny kamper

Podczas wizyty w Pruszkowie mogliśmy obejrzeć jeden z modeli kamperów EKOS. Pierwsze wrażenie? Klasyka gatunku. Ten kamper naprawdę nie odstaje wizualnie na zewnątrz od droższych modeli. Wnętrze jest dość proste, może trochę surowe, ale sprawia wrażenie solidnego i zabudowanego z pomysłem. Nie da się ukryć, że wizytujemy pojazd klasy budżetowej. Tylna część nie jest oddzielona od przedniej drzwiami, tylko izolującą zasłoną. W łazience znajdziemy mniejsze lustro, w drzwiach wejściowych nie znajdziemy okna. Jest ono natomiast dostępne jako opcja, podobnie jak sky view. A skoro o oknach – zminimalizowano ilość wykorzystanych w serii rozmiarów. To wszystko wpływa na cenę, ale także wagę pojazdu. EKOS-y charakteryzować się mają też bardzo przyzwoitą ładownością.
Ceny będą się zaczynać od 240 tys. zł brutto, naturalnie już z akcyzą (tą niższą). Te najlepiej wyposażone modele kosztować mają maksymalnie 290 tys. zł. Ale lista wyposażenia dodatkowego, z powodów produkcyjnych, będzie ograniczona. Dotyczy to głównie bazy, jaką jest Transit.

To nie wszystko

Firma Taniekamperowanie.pl będzie również oferować swoim klientom półintegrę z limitowanej serii Kilig 79. Zapewni ona siedem miejsc do jazdy i spania. Tu również cena będzie bardzo przyjemna i ponownie ten model Rimora dostępny będzie tylko i wyłącznie u dilera taniekamperowanie.pl oraz jego partnerów.

taniekamperowanie.pl

Firma taniekamperowanie.pl ma nowe logo i nowy brand – tkamp.pl. Wypatrujcie ich na wiosennych targach w Nadarzynie. Na pewno warto obejrzeć te modele na żywo!

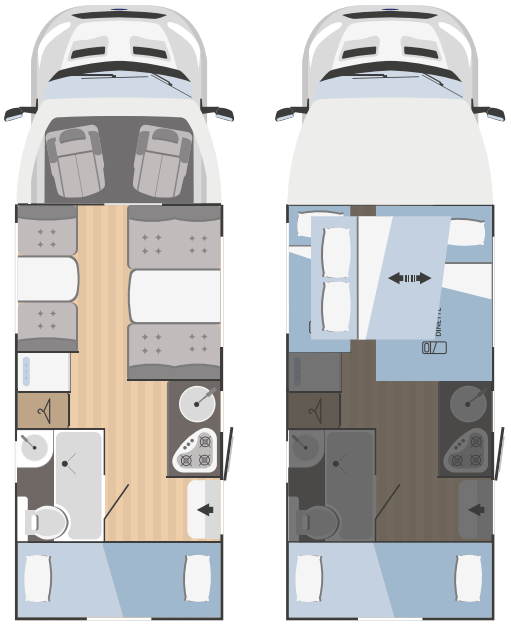
REKLAMA



eprasa.pl 89b2ffe380

RIMOR KILIG 79
Z NOWYM UKŁADEM WNĘTRZA

Rimor Kilig 79 to nadchodząca nowość, której premierę taniekamperowanie.pl zapowiada na zbliżające się targi w Nadarzynie. Producent natomiast reklamuje wnętrze tego modelu jako innowacyjną koncepcję, niespotykaną dotychczas na rynku. Ponieważ obecnie trudno wprowadzić zupełnie nowy zamysł, wcześniej niespotykany, przyjrzyjmy się co ma nam do zaoferowania producent ze słonecznej Italii.



Rimor Kilig 79 to półintegra z siedmioma homologowanymi miejscami do jazdy i siedmioma miejscami do spania. Jako baza do wprowadzenia koncepcji zabudowy posłużył rodzinny model Kilig 9. Wnętrze nie jest podzielone na strefy za pośrednictwem drzwi, zatem mamy tu do czynienia z otwartą przestrzenią. A więc z tyłu pojazdu zaprojektowano wejście i aneks kuchenny, toaletę z prysznicem oraz dwa pojedyncze piętrowe łóżka. Dolne łóżko jest podnoszone co jest bardzo przydatne gdy brakuje nam przestrzeni w bagażniku, ponieważ ta funkcjonalność pozwala go powiększyć trzykrotnie.

W centralnej części po prawej stronie znajduje się stół z podwójnymi kanapami po obu jego stronach, zaś z lewej strony pojedyncze miejsca do siedzenia z małym stolikiem. Siedziska i kanapy jeśli zajdzie taka potrzeba można przebudować w wygodne łóżka, gdzie jedno z nich zostało przewidziane dla dziecka – jego długość to 160 cm.

Pod sufitem, również w części centralnej kampera, zamontowano dwuosobowe pełnowymiarowe opuszczane łóżko. Umiejscowienie łóżka opuszczanego właśnie w tym miejscu eliminuje odwieczny problem kolizji ze światłem drzwi wejściowych. Każdy członek załogi, nawet wtedy gdy wszystkie łóżka są rozłożone, bez problemu może wejść czy wyjść z pojazdu.

Warto jeszcze wspomnieć o tym, że fotele kierowcy i pasażera są wyposażone w obrotnice. W aucie w wersji limitowanej już w standardzie znajdziemy roletę i moskitierę w oknie łazienki, ISOFIX, instalację solarną o mocy 100W, kamerę cofania, markizę Thule o długości 4 metrów oraz opony M+S.

W dostępnych w ofercie pakietach zyskujemy więcej dodatków. Pakiecie „Pack Bronze" znajują się moskitiera w drzwiach wejściowych, okno w drzwiach wejściowych, siatki zabezpieczające łóżka znajdujące się na wysokości, preinstalacja do klimatyzacji dachowej, pokrowce na fotele kierowcy i pasażera, maty termiczne na szyby szoferki. W pakiecie „Camper Premium Pack" Kilig zostanie doposażony w klimatyzację automatyczną, reflektory DRL LED z doświetlaniem zakrętów, zderzak w kolorze nadwozia, listwy boczne w kolorze nadwozia, światła przeciwmgielne, schowek na rękawiczki wyposażony w zamek), automatyczną skrzynię biegów z łopatkami przy kierownicy oraz silnik o pojemności dwóch litrów i mocy 165 koni mechanicznych.

Kilig 79 PLUS łamie stereotyp i przekonuje, że auto rodzinne to nie tylko alkowa!

Pojazd będzie dostępny z opisanym wyżej wyposażeniem dodatkowym w cenie 290 tys. zł brutto. Można już składać zamówienia!

taniekamperownie.pl

KILIG 79 PLUS

Ford Go Further

6970x2340

7

4 (+2+1 opt)

1150x650

eprasa.pl 89b2ffe380









eprasa.pl 89b2ffe380

KAMPERVANY W RÓŻNYCH UKŁADACH

SZEROKA OFERTA BRAVIA MOBIL

Produkowane w Słowenii kampervany Bravia Mobil zyskują w Polsce popularność głównie za sprawą funkcjonalnych wnętrz i wysokiej jakości wykończenia. Wyłączny przedstawiciel tej marki w Polsce, firma Kampery Suwałowski, posiada w ofercie modele w różnych układach, które odpowiadają na bardzo zróżnicowane wymagania klientów.

Warto podkreślić, że te świetnie prezentujące się pojazdy są dostępne w stosunkowo dobrych cenach, np. podstawowa wersja Bravii zaczyna się od 340 tys. zł brutto. Bazami kampervanów są MAN oraz Peugeot Boxer.

Producent w ofercie na rok 2025 zrezygnował z krótkiej wersji MAN-a. Jest dostępny jedynie model o długości 680 cm. Jednak takie gabaryty mają swoje plusy, a najważniejszym z nich jest duża i wygodna łazienka. MAN, zaopatrzony w dwulitrowy silnik Diesla, oferuje niższą akcyzę przy zakupie, co też warto wziąć pod uwagę. Jeżeli wolicie krótszą wersję kampervana, przyjrzyjcie się modelom na Peugeocie. Zresztą, niezależnie od podwozia, układy wewnątrz są do siebie bardzo podobne, ale przede wszystkim – skrojone na potrzeby klienta. Mowa tu nie tylko o wyposażeniu dodatkowym, ale też designie i kolorystyce. Na etapie konfiguracji można wybrać kolory tapicerki czy mebli. Tutaj, co pokazujemy na zdjęciach, wybór jest bardzo szeroki, a w tym roku doszły kolejne propozycje.



Długa Bravia Mobil na MAN-ie ruszy w pierwszą podróż bardzo mocno doposażona w serwisie. Głównie to kwestie związane z niezależnością energetyczną, co jest coraz bardziej poszukiwanym przez klientów rozwiązaniem. Przy okazji przeprowadzono test szczelności instalacji gazowej, w czym firma ta również się specjalizuje



Wszystkie samochody oferują cztery miejsca do jazdy. Z kolei w kwestii miejsc do spania, ponownie, wszystko zależy od wyborów klienta. Najdłuższy MAN ma jedną, dwuosobową sypialnię, ale tutaj – podobnie jak w każdym innym modelu Bravii – można skonstruować za pomocą dostawek łóżka dla dwóch kolejnych osób w przedniej części pojazdu, na siedziskach pasażerów. Jest to o tyle wygodne rozwiązanie, że tę dostawkę, jeśli wybieramy się w podróż dwuosobową, możemy po prostu zostawić w domowym garażu, oszczędzając miejsce i wagę.

W MAN-ie mamy dwa łóżka wzdłużne z możliwością połączenia w jedno.

eprasa.pl 89b2ffe380



Modele Bravia Mobil na rok 2025 dostępne są w nowej kolorystyce, ale równolegle klienci mogą wybierać spośród kolorów i układów prezentowanych wcześniej. Wybór jest naprawdę szeroki



Układ kampervanów wewnątrz jest typowy, ale uwagę zwracają detale i jakość wykończenia. Wygląda to bardzo dobrze



Różne odcienie szarości w kampervanach to chyba najczęściej spotykane rozwiązanie. A może warto zdecydować się na coś bardziej oryginalnego?

W Peugeotach natomiast oferta jest dużo szersza. Łóżka wzdłużne i poprzeczne w tylnej części, łóżka piętrowe, wreszcie łóżka w podnoszonym dachu. Możliwości zorganizowania miejsc do spania dla czterech osób jest mnóstwo. Ciekawą opcją w tych kameprvanach jest też możliwość wyboru toalety. Może być klasyczna, a więc kasetowa, ale też bezwodna, gdzie zawartość trafia do zamkniętych woreczków. Można je potem wyrzucić do zwykłego kosza na śmieci. Mowa o modelu Clesana.

Kilka miesięcy temu Bravia Mobil wprowadziła też wersję Narvik. To specjalnie przystosowany model do wypraw zimowych. Ma w swoich ścianach dodatkową warstwę armaflexu oraz dwa piece – gazowy Truma o mocy 6 kW oraz dodatkowe Webasto o mocy 4 kW. Mogą działać równolegle, jeśli jest taka potrzeba, ale mogą też służyć jako awaryjne źródło ciepła w przypadku awarii. Zapewniają komfort, ale też bezpieczeństwo.

Serwis i doposażanie

Kiedy kilka tygodni temu odwiedzaliśmy siedzibę przedstawiciela Bravii Mobil na Polskę, firmę Kampery Suwałowski, serwisanci kończyli pracę nad doposażeniem sprzedanej niedawno wymagającemu klientowi modelu na MAN-ie. Ten długi kampervan został doposażony w cały system zarządzania energią Victron, z panelami solarnymi, akumulatorem i przetwornicą. Zamontowano też dodatkowy panel, który będzie podawał nie tylko informację o energetycznych zasobach i obecnym zużyciu, ale także m.in. o ilości gazu w butlach. Jest to możliwe za sprawą montażu przy butlach bezprzewodowych czujników.

– Doposażenie kampera w dodatkowe systemy, jak klimatyzacja dachowa czy panele solarne, można zlecić na etapie składania konfiguracji i już w fabryce wszystkie te elementy zostaną zamontowane. Ale równie dobrze można zlecić to nam, tu na miejscu, gdzie już po dostarczeniu auta z fabryki u siebie na serwisie zajmiemy się tymi usługami. Zawsze proponujemy klientom różne opcje, aby mogli wybrać tę najbardziej korzystną dla siebie, czyli po prostu tańszą – opowiadał nam Piotr Suwałowski, przedstawiciel marki Bravia w Polsce. Firmowy serwis, znajdujący się w Mościskach pod Warszawą, ma oczywiście autoryzację Bravii na prace serwisowe.



Łóżka wzdłużne w kampervanie mają ten dodatkowy atut, że można je połączyć i zyskać ogromną przestrzeń sypialną. Idealną dla rodziców z dzieckiem



Łazienki są zintegrowanymi pomieszczeniami, gdzie kabina prysznicowa sąsiaduje z toaletą i umywalką. Wyjątkiem będzie długa Bravia Mobil na MAN-ie

REKLAMA



eprasa.pl 89b2ffe380



MASURIA W DWÓCH POLSKICH SALONACH

Luty to pierwszy miesiąc działalności nowego salonu sprzedaży polskich kamperów Masuria. To efekt współpracy producenta z Częstochowy z pierwszym, oficjalnym dilerem tej marki w Polsce, firmą KMH Camp.



W każdym z dostępnych układów można wybrać trzy różne kolory i wzory podłóg, dwa różne kolory mebli oraz aż 10 różnych typów materiałów i kolorów tapicerki. Do wyboru są: skóra naturalna, prawdziwa alcantara, jak i połączenie tych materiałów



Łazienka i kabina prysznicowa wyglądają bardzo przyjemnie, ale trzeba podkreślić też ich przestrzeń. Dużą, bo Masuria zabudowana jest na podwoziu Forda Transita w wersji L5, dzięki czemu w tylnej części pojazdu przestrzeń nie jest ograniczona przez nadkola

Główne polskie salony sprzedaży znajdują się w Jankach pod Warszawą oraz Częstochowie. Oddział w Warszawie otworzył także wypożyczalnię, w której mamy do wyboru 10 modeli w różnych konfiguracjach. Co ciekawe, są już pierwsze rezerwacje wynajmu na majówkę i wakacje. W salonach będzie też można umówić jazdy testowe w modelach demonstracyjnych. Masuria informuje, że zrealizowała już pierwsze zamówienia na rynkach polskim oraz niemieckim.

Liczne innowacje polskiego producenta

Kampery Masuria pod kilkoma względami wyróżniają się na rynku. Ściany pojazdów zbudowane są z piany PUR, materiału znacznie lepszego pod względem izolacji od EPS oraz XPS – tutaj 1 cm PUR odpowiada 1,8 cm EPS. Producent nie używa też drewna w konstrukcji. Zamiast tego stosowane jest tworzywo sztuczne. Ściany mają grubość 33,5 mm, sufit 43,5 mm, a podłoga 53,5 mm. Przy próbie wykonania ścian o identycznej izolacji ze styropianu (EPS) materiał musiałby mieć grubość prawie 100 mm. Zadbano również o wyciszenie pojazdu, szczególnie odczuwalne przy opadach deszczu, gdzie dach został dodatkowo wygłuszony specjalnym materiałem od strony wewnętrznej. Warto też podkreślić, że ze względu na zaokrągloną konstrukcję dachu Masuria daje 10 lat gwarancji na szczelność. Wciąż niewielu producentów jest w stanie to zagwarantować. Z kolei ściany pojazdu wykonane są z odpornego na zarysowania i wgniecenia laminatu. Jeżeli chodzi o wnętrze, tu producent z Częstochowy oferuje też bardzo szerokie możliwości konfiguracyjne. Było to możliwe, bo elementy konstrukcyjne ta fabryka produkuje samodzielnie, nie korzystając z usług dostawców.

Masuria jest pojazdem całorocznym, ale można dodatkowo wyposażyć się w pakiet zimowy, obejmujący Trumę Combi 6E oraz dodatkową otulinę zbiornika wody szarej. Kamper jest też bardzo dobrze przygotowany do dalszej rozbudowy czy doposażenia za sprawą licznych preinstalacji. Trzeba też wspomnieć o nieczęsto spotykanym rozwiązaniu w pojazdach do 3,5 t, gdzie cała elektronika została przeniesiona do części garażowej. Pozwoli to na zamontowanie dużej przetwornicy oraz kilku akumulatorów zabudowy. Z kolei wszelkie przewody poprowadzone są wewnątrz pojazdu, a nie pod podłogą, co może być kolejnym atutem użytkowym. Producent zapowiada, że w marcu odbędzie się premiera modelu 790TL z łóżkiem królewskim. Więcej informacji o pojazdach znajdziecie u producenta oraz oficjalnego dilera.

masuria-rv.pl

eprasa.pl 89b2ffe380

KULTOWY MINI TOMMY W NOWEJ ODSŁONIE

TOMPLAN I CAMPINITY ŁĄCZĄ SIŁY

Branża caravaningowa w Polsce rozwija się dynamicznie, a jedną z najciekawszych nowości ostatnich miesięcy jest model Mini Tommy x Campinity – rezultat współpracy doświadczonego producenta przyczep TOMPLAN i młodej, dynamicznie rozwijającej się marki CAMPINITY. Połączenie solidności z nowatorskim designem stawia ten projekt na czele polskich propozycji w segmencie lekkich przyczep turystycznych.



TOMPLAN: lider w projektowaniu i budowie przyczep

TOMPLAN od lat zajmuje mocną pozycję na rynku caravaningu, oferując konstrukcje, które zdobywają uznanie zarówno w kraju, jak i za granicą. Szczególną popularnością cieszy się model Mini Tommy, w czym zasługa nie tylko solidnej konstrukcji, ale również unikalnego kształtu oraz niskiej wagi (DMC od 500 do 750 kg). To propozycja skierowana zarówno do doświadczonych caravaningowców, jak i tych, którzy dopiero zaczynają swoją przygodę z taką formą podróżowania.

Producent konsekwentnie inwestuje w innowacje, takie jak systemy zasilania oparte na panelach solarnych czy akumulatorach, które zwiększają niezależność podróżujących. Dzięki europejskim homologacjom i nowoczesnym procesom produkcyjnym TOMPLAN udowadnia, że polska marka może z powodzeniem konkurować z największymi w Europie.

CAMPINITY: świeże spojrzenie na caravaning

Powstała w 2024 r. marka CAMPINITY wnosi do branży nową energię i podejście skupione na estetyce, komforcie i ekologii. Założyciele, łącząc doświadczenie z dziedziny designu wnętrz z pasją do podróżowania, oferują rozwiązania, które przyciągają uwagę, a jednocześnie spełniają wymogi praktyczności.

Model Mini Tommy x Campinity łączy sprawdzoną konstrukcję TOMPLAN z nowoczesnym, awangardowym stylem, co czyni go ciekawą propozycją dla osób szukających przyczepy o wyjątkowym wyglądzie i funkcjonalności. To projekt, który odzwierciedla rosnącą popularność caravaningu jako nie tylko formy podróżowania, ale i stylu życia.

Przyszłość caravaningu w Polsce

Mini Tommy x Campinity to coś więcej niż kolejna przyczepa – to symbol współpracy producenta i projektanta, która łączy tradycję z innowacyjnością i może zainteresować zarówno początkujących, jak i bardziej zaawansowanych caravaningowców. To dowód na to, że polska branża caravaningowa może odpowiadać na globalne trendy, zachowując przy tym własny charakter.

Przyczepa symbolizuje potencjał polskich producentów w tworzeniu innowacyjnych rozwiązań na światowym poziomie. Jak podkreśla producent, to projekt, który otwiera nowe możliwości i redefiniuje sposób, w jaki podróżujemy: – Połączenie doświadczenia TOMPLAN z wizją CAMPINITY to zaproszenie do świata, w którym caravaning staje się nie tylko stylem życia, ale także sztuką odkrywania – podsumowują.

Czy przyczepa Mini Tommy x Campinity stanie się nowym wzorem dla rozwoju caravaningu w Polsce? Czas pokaże, ale już dziś widać, że współpraca TOMPLAN i CAMPINITY wyznacza nowe standardy w projektowaniu lekkich przyczep turystycznych.





tomplan.eu
mini.campinity.com
campinity.com

REKLAMA



eprasa.pl 89b2ffe380

GAZ CZY PRĄD?
PORÓWNANIE KOSZTÓW INSTALACJI



Zastanawiasz się, jakie źródło energii sprawdzi się w Twoim kamperze? Popularnym rozwiązaniem są tradycyjne instalacje gazowe, ale coraz większe zainteresowanie zyskują przenośne stacje zasilania. Które rozwiązanie wybrać? Porównajmy koszty i funkcjonalność obu systemów, aby pomóc Ci podjąć najlepszą decyzję!

Instalacja gazowa w kamperze – klasyka caravaningu

Gazowe systemy w kamperach to sprawdzone rozwiązanie, na które od lat decydują się miłośnicy caravaningu. Nic dziwnego – gaz jest łatwo dostępny i świetnie nadaje się na długie wyprawy. Standardowa instalacja obejmuje butlę, węża, reduktory, kuchenkę, ogrzewanie, a czasem również lodówkę. Koszt początkowy zależy od wybranych komponentów i może wynosić od jednego do nawet kilku tysięcy złotych. Do wszystkiego musimy też doliczyć cenę profesjonalnego montażu, jeśli sami nie chcemy tego robić.

A co z eksploatacją? Choć gaz jest stosunkowo tanim paliwem (napełnienie butli 11 kg zazwyczaj kosztuje kilkadziesiąt złotych), taka instalacja wymaga regularnych przeglądów, co wiąże się z dodatkowymi opłatami. Musimy też pamiętać o ograniczeniach – dla przykładu propan-butan nie sprawdza się przy niskich temperaturach.

Przenośne stacje zasilania – energia zawsze pod ręką

Przenośne stacje pozwalają przechowywać energię w akumulatorach i umożliwiają

eprasa.pl 89b2ffe380

zasilanie większości sprzętów w kamperze – od lodówek, przez telewizory, po mikrofalówki i oświetlenie. Wyróżniają się kompaktową konstrukcją i nie muszą być zamontowane na stałe, a ponadto są ekologiczne, bezpieczne i nie wymagają regularnej konserwacji. Zazwyczaj mogą być ładowane na różne sposoby – między innymi z gniazdka, za pomocą alternatora samochodowego lub przy użyciu paneli fotowoltaicznych.

Cena – koszt?

Ceny stacji zaczynają się od około 1 tys. zł i mogą sięgać ponad 10 tys. zł w zależności od pojemności czy mocy. Choć początkowy koszt często jest wyższy niż w przypadku instalacji gazowych, nie musimy później płacić za konserwację i napełnianie butli. Co więcej, jeśli zdecydujemy się na wykorzystanie energii słonecznej, zyskamy możliwość ładowania urządzenia właściwie za darmo – konieczny będzie tylko jednorazowy zakup panelu. To oznacza, że stacja zasilania okazuje się bardziej ekonomicznym rozwiązaniem w dłuższej perspektywie.

Przykładem takiego sprzętu może być EcoFlow DELTA 3 Plus. Oferuje ona pojemność 1 kWh (z opcją rozbudowy do 5 kWh), moc do 1800 W (lub 2400 W w trybie X-Boost) oraz aż 11 różnych portów, do których bez problemu podłączymy niezbędne urządzenia. Wyróżnia ją także cicha praca – świetnie sprawdzi się nawet w nocy. Z kolei w przypadku dłuższych podróży idealnym wyborem będzie stacja EcoFlow DELTA 2 Max, która



dzięki pojemności 2048 Wh (z możliwością rozszerzenia do 6144 Wh) i mocy do 2400 W (lub 3100 W z X-Boost) pozwoli zasilać potrzebny sprzęt przez jeszcze dłuższy czas.

Stacja zasilania czy gaz – co wybrać?

Każde z tych rozwiązań ma swoje zalety i ograniczenia. Jeśli zależy Ci na niższych kosztach początkowych i planujesz wykorzystywać instalację jedynie do gotowania czy ogrzewania, lepszym wyborem będzie gaz.

Z kolei stacja, choć może kosztować nieco więcej, jest tańsza w eksploatacji i wygodniejsza w obsłudze. Ponadto umożliwia bezproblemowe zasilanie większości powszechnie używanych urządzeń. Zajmuje też niewiele miejsca i jest bardzo prosta w przenoszeniu – z łatwością dostosujesz ją do swoich bieżących potrzeb.

Zastanów się, czego oczekujesz od systemu zasilania w swoim kamperze, i wybierz odpowiednie rozwiązanie dla siebie!

REKLAMA

ECOFLOW

MOBILNE ŹRÓDŁO ENERGII w podróży



Dowiedz się więcej na: www.sklep.ecoflow.com.pl



eprasa.pl 89b2ffe380



NA CHŁODNO

O CHŁODZENIU I MROŻENIU PROWIANTU

Rozgrzany do kilkudziesięciu stopni Celsjusza kamper, w letnie popołudnie, na parkingu. W nim lodówka z łatwo psującym się prowiantem. My zaś na zakupach lub długim spacerze. W takich warunkach bateria modułowa oraz adapter w zestawie z lodówką to komfort i pełny relaks podczas wakacyjnego wypoczynku.

Ale od początku

Lodówki kompresorowe Yolco można podzielić na dwie kategorie: wyposażone w slot na baterię modułową SC4 oraz pozbawione tej opcji. Firma Arkas, twórca marki, umożliwiła właśnie użytkownikom modeli lodówek w standardzie podstawowym zakup dedykowanej stacji dokującej DSC1B. W takim adapterze umieszczamy wymienioną wyżej baterię modułową, zaś stację podłączamy do lodówki za pomocą kabla zasilającego z gniazda zapalniczki samochodowej, który jest na wyposażeniu każdego modelu.

Co zyskujemy dzięki takiemu rozwiązaniu? Całkiem sporo – każda lodówka kompresorowa do niezakłóconego utrzymania odpowiedniej temperatury wymaga ciągłego

eprasa.pl 89b2ffe380

zasilania. Kłopot się pojawia, gdy nie mamy dostępu zarówno do gniazda sieciowego, jak i gniazda zapalniczki samochodowej, na przykład kiedy wypoczywamy na plaży. Bateria SC4 mimo niewielkich rozmiarów jest natomiast potężnym powerbankiem, dostarczającym 15 600 mAh mocy! Ma dwukierunkowe gniazdo USB-C, którym można ładować samą baterię, by za chwilę podładować np. nasz smartfon. Podłączona zaś adapterem do lodówki przez wiele dodatkowych godzin pomoże utrzymać zadaną temperaturę wewnątrz komory, dbając o to, aby nasze napoje pozostały chłodne, a nawet – jak w przypadku widocznego na zdjęciu modelu KX30 Sand z funkcją Dual Zone – utrzymać głębokie mrożenie. Wszystkie bowiem przenośne lodówki kompresorowe Yolco chłodzą i mrożą produkty w zakresie -20–20°C. O czym warto przypomnieć – podobnie jest z komunikacją. Wspomnianą KX30 Sand, pozostałymi modelami serii oraz wszystkimi innymi przenośnymi lodówkami Yolco można sterować za pomocą aplikacji na platformy iOS oraz Android.



REKLAMA

Yolco™

www.yolco.pl

PRZENOŚNE LODÓWKI KOMPRESOROWE & Akcesoria

A ↑ G D

BCX50 *GREEN*

BCX40 *CARBON*

BCX30 *GREY*

CP60

SKRZYNKI OCHRONNE NA GNIAZDA ELEKTRYCZNE

POWER SAFETY BOX SP1

SKŁADANE POJEMNIKI

CollapBOX

CP37

POWER SAFETY BOX SP2

POJEMNOŚĆ	MODELE SERII **BCX**		
28 LITRÓW	**BCX**30 *GREEN*	**BCX**30 *CARBON*	**BCX**30 *GREY*
39 LITRÓW	**BCX**40 *GREEN*	**BCX**40 *CARBON*	**BCX**40 *GREY*
47 LITRÓW	**BCX**50 *GREEN*	**BCX**50 *CARBON*	—

eprasa.pl 89b2ffe380

UBEZPIECZENIE AC STARSZEGO KAMPERA JAK TO ZROBIĆ?



Ubezpieczenie AC starszego kampera rodzi wiele wątpliwości. OC oferuje praktycznie każdy ubezpieczyciel. Wynika to z obowiązku ustawowego, a dokładniej z art. 23 ustawy z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (Dz. U. 2003 nr 124, poz. 1152). Pytania mnożą się przy AC i Assistance...

Typowe kłopoty z ubezpieczeniem starszego kampera

AC może być problematyczne dla właścicieli starszych kamperów, ponieważ większość ubezpieczycieli posiada tak zwany limit wiekowy i nie oferuje AC dla pojazdów, które go przekroczyły. Limity mogą się różnić w zależności od ubezpieczyciela i wynosić od 10 lat w górę. Tymczasem na polskich drogach jeżdżą dużo starsze modele kamperów. Wiele osób decyduje się na zakup pojazdu wyprodukowanego 10, 20, a nawet 30 lat temu. Takie kampery są znacznie tańsze, częstokroć oryginalnie urządzone. Pojazdy mogą być w dobrym stanie technicznym lub wymagać niewielkich napraw, których koszt jest nieporównywalnie mniejszy od zakupu nowego kampera. Dlatego też kuszą bardzo atrakcyjną ceną i znajdują wielu zwolenników. Właściciele starszych kamperów z oczywistych powodów chcą posiadać AC i Assistance, ale częstokroć zderzają się ze ścianą. Firmy ubezpieczeniowe na ogół odmawiają przedstawienia oferty ubezpieczenia bądź wymagają wyceny pojazdów, co generuje dodatkowe koszty wycen po stronie właścicieli kamperów.

Ubezpieczenie AC starego kampera z Tour Broker

Rozwiązaniem jest skorzystanie z oferty Tour Broker, stworzonej z myślą o właścicielach starszych pojazdów. Bartosz Zdrojewski, prezes zarządu Tour Broker Sp z o.o., wyjaśnia: „Nie mamy żadnego limitu wiekowego na ubezpieczenie AC dla starszych kamperów. Dodatkowo zawsze ubezpieczamy pojazd w wariancie serwisowym, czyli pełnym i nieograniczonym".
Wspomniany wariant serwisowy w praktyce oznacza, że ubezpieczyciel pokrywa koszty na podstawie faktury, przedstawionej przez klienta i uzyskanej w serwisie, bez potrącania amortyzacji. Przeciwieństwem wariantu serwisowego jest wariant kosztorysowy, w którym ubezpieczyciel potrąca zużycie amortyzacyjne części. Wariantu takiego Tour Broker nie oferuje, ponieważ w przypadku starszych kamperów bywa on niekorzystny dla klienta.
Bartosz Zdrojewski podsumowuje: „Trafiają do nas właściciele bardzo różnych pojazdów: od ekskluzywnych, fabrycznie nowych kamperów po modele wyprodukowane jeszcze w latach 90., a nawet znacznie starsze. Tym ostatnim bardzo często zależy na ubezpieczeniu Autocasco w wariancie serwisowym i chętnie się na nie decydują. Trzeba pamiętać, że starsze, zadbane kampery często prezentują dużą wartość i stanowią istotny majątek. Stąd właściciele pragną ubezpieczyć je od kradzieży, dewastacji, wypadku komunikacyjnego i innych zdarzeń losowych".
W ramach AC w wariancie serwisowym dla starszych kamperów Tour Broker oferuje ubezpieczenie od: kradzieży, szkody komunikacyjnej, zdarzenia losowego (obejmuje również sytuacje na kempingu, czyli np. upadek gałęzi drzewa lub gradobicie), szkody parkingowej, dewastacji, włamania i uszkodzenia elementów pojazdu, np. drzwi, wmontowanego telewizora lub innych rzeczy na stałe zamontowanych w kamperze.

Assistance dla starszych kamperów w Tour Broker

Podobne zasady dotyczą Assistance. W programie ubezpieczeń Tour Broker nie ma ograniczenia wiekowego pojazdów. Właściciele starszych kamperów mogą zakupić Assistance zarówno na Polskę, jak i Europę w pełnym wariancie, z limitem holowania aż do 1600 km po Europie.
Bartosz Zdrojewski wyjaśnia: „W ramach Assistance właściciele starszych kamperów mogą liczyć na pomoc na drodze w sytuacjach losowych, takich jak wymiana koła czy rozładowanie akumulatora. Przydatne jest dostarczenie paliwa w sytuacji kryzysowej, gdyż wielu turystów jeździ kamperami w dość odludne miejsca, mogące znajdować się daleko od najbliższej stacji benzynowej. Gwarantujemy szeroko pojęte usprawnienie kampera na drodze, żeby mógł poruszać się samodzielnie. Jeśli nie jest to możliwe, zapewniamy holowanie z miejsca zdarzenia do miejsca wskazanego przez właściciela kampera.

Starszy kamper kupiony za granicą

Wiele starszych kamperów trafia do Polski z zagranicy. Właściciele znajdują pojazdy w serwisach ogłoszeniowych, sprowadzają je samodzielnie lub korzystają z pomocy pośredników. Bartosz Zdrojewski podpowiada: „Jest jedna istotna rzecz, o której właściciel musi pamiętać. Kamper trzeba ubezpieczyć w dniu rejestracji. Przepisy prawa narzucają obowiązek posiadania co najmniej OC. Możemy przygotować polisę w jeden dzień. Zdarzają się takie sytuacje. Właściciele czasami proszą o nią w błyskawicznym trybie".

Co musisz wiedzieć o ubezpieczeniu kampera? Obejrzyj materiał wideo

ZAPYTAJ O WYCENĘ SWOJEGO KAMPERA
tel. 693 392 444, 606 892 175
www.polskicaravaning.pl/ubezpieczenia

eprasa.pl 89b2ffe380

DUŻO ENERGII POD FOTELEM PASAŻERA

AKUMULATORY LiFePO4 DO KAMPERÓW

OFERTA PROMOCYJNA!
Akumulator przeznaczony do montażu pod fotelem pasażera, model **Super-Energy SLFP12-200HTS**, dostępny jest w promocyjnej cenie
3795 zł brutto
(zamiast 4295 zł brutto)

Podróżowanie kamperem to nie tylko przygoda, ale także sztuka optymalnego wykorzystania dostępnej przestrzeni i zasobów. Miłośnicy caravaningu doskonale zdają sobie sprawę, że każdy centymetr w pojeździe ma znaczenie. Z pomocą przychodzą akumulatory Super-Energy Lithium-Ultra – nowoczesne, lekkie, ale i wyjątkowo wydajne rozwiązanie dla podróżujących domem na kółkach.

Akumulatory LiFePO4 Super-Energy oferują znacznie więcej dostępnej energii w porównaniu z tradycyjnymi modelami kwasowo-ołowiowymi o tych samych wymiarach. Dzięki temu możesz zasilać swoje urządzenia przez dłuższy czas, nie zajmując dodatkowej przestrzeni w kamperze.
Kompaktowe rozmiary i specjalna konstrukcja umożliwiają montaż akumulatora w trudno dostępnych miejscach, takich jak przestrzeń pod fotelem pasażera. To idealne rozwiązanie dla osób, które chcą wykorzystać każdy zakamarek swojego pojazdu, nie rezygnując z funkcjonalności.
Akumulatory Lithium-Ultra wykonane w technologii LiFePO4 są również znacznie lżejsze od tradycyjnych rozwiązań. Ważą jedynie 21,5 kg przy pojemności 200 Ah i energii 2560 Wh, co przekłada się na większą elastyczność załadunku i mniejsze obciążenie pojazdu.
Co istotne, akumulatory Super-Energy wyposażono w zaawansowany system zarządzania baterią (BMS), który chroni je przed przegrzaniem, przeładowaniem i głębokim rozładowaniem. Dzięki wbudowanym matom grzewczym akumulatory zachowują niezawodność nawet w ujemnych temperaturach, co czyni je doskonałym wyborem dla podróżników, którzy nie stronią od zimowych wypraw.
Pełną kontrolę nad parametrami akumulatora gwarantuje komunikacja Bluetooth. Za pomocą aplikacji mobilnej można w każdej chwili sprawdzić: stan naładowania, aktualną moc ładowania lub rozładowania, temperaturę akumulatora oraz inne kluczowe parametry pracy.



SLFP12-200HTS				
Napięcie	Pojemność	Energia	Wymiary (dł. × szer. × wys.)	Waga
12,8 V	**200 Ah**	**2560 Wh**	**357 × 338 × 152 mm**	**21,5 kg**

Dla osób ceniących komfort, bezpieczeństwo i niezawodność akumulatory Super-Energy Lithium-Ultra to istny game-changer. Wytrzymałość, niska waga, inteligentne zarządzanie energią, możliwość montażu w ciasnych przestrzeniach – to wszystko sprawia, że każda podróż kamperem staje się jeszcze bardziej komfortowa i bezpieczna.

REKLAMA



eprasa.pl 89b2ffe380



ODDAJ KAMPERA W ZARZĄDZANIE!

Kiedy nie korzystasz przez dłuższy czas ze swojego kampera, być może warto go wynająć? Kuszące, ale przecież to nie takie proste. Umowy, obsługa serwisowa, kontakt z klientami, reklama. A gdyby tak zlecić to komuś innemu?

Z taką ofertą wychodzi firma Fajnykamper.pl z Tczewa, która proponuje obsługę pojazdu w wypożyczalni w zamian za prowizję. – Klienci, którzy posiadają własne samochody kempingowe i powierzają je nam na dowolny, umowny czas, nie muszą się już o nic martwić. Dbamy o właściwą promocję wynajmu, sprzątanie pojazdów, ich serwisowanie i konieczną obsługę – opowiada pani Joanna z firmy Fajnykamper.pl. Bardzo interesującym tematem wydaje się być właśnie możliwość promocji przez dobrze prosperującą wypożyczalnię. – Pobieramy 29% prowizji od wynajmu, a więc w przypadku ewentualnego przestoju, kiedy kamper nie jest wynajmowany, właściciel nie ponosi żadnych kosztów – dodaje nasza rozmówczyni. Podkreśla też, że osoba, która „oddaje" kampera pod opiekę, nie musi zaopatrywać go w chemię i środki eksploatacyjne. Firma dba o to, aby klient korzystający z powierzonej floty był zadowolony i do niej wracał. Fajnykamper.pl zaprasza do współpracy. Kontakt tel. 572 250 580.

fajnykamper.pl

REKLAMA



CAMPKO KOMPOZYTOWY ZASOBNIK NA LPG







Kompozytowe zbiorniki na gaz kontynuują ekspansję w świecie caravaningu. Pokazały już swoją wyższość nad butlami stalowymi dzięki niewielkiej wadze, a przede wszystkim możliwości wielokrotnego, samodzielnego napełniania paliwem. Jeśli dołożymy do wielu atutów brak powszechnej w tradycyjnych rezerwuarach LPG korozji i zawór OPD obowiązkowy w tej kategorii magazynów paliwa, otrzymamy komplet zalet dla caravaningowych zastosowań.

Wszystkie walory, o których mowa, ma zbiornik kompozytowy na gaz płynny produkcji Campko. Mocnymi stronami produktu są dodatkowo niewątpliwie wielozawór z osobnym wejściem i wyjściem typu multi oraz wspomniane zabezpieczenie przed przekroczeniem podczas tankowania gazem płynnym bezpiecznych 80% całkowitej dostępnej objętości. Pojemność zbiornika to 9,52 l, natomiast jego waga netto wynosi niecałe 6 kg. Produkt Campko zmieści się do typowego luku pojazdu kempingowego przeznaczonego dla butli 11 kg za sprawą standardowych wymiarów – 31 cm średnicy i 58,3 cm wysokości. Zbiornik może się podobać – wygląda estetycznie dzięki stylowej grafice, pokrywa go atrakcyjna dla oka szaro-czerwona kombinacja kolorów, a zintegrowane z obudową uchwyty czynią z niego produkt łatwy w przenoszeniu. Ostatnią z praktycznych cech kompozytowego zbiornika jest możliwość podejrzenia faktycznej zawartości gazu. Odpowiednio operując światłem latarki, można zbiornik „prześwietlić", w porę zapobiegając caravaningowej klątwie wyczerpania się gazu w środku nocy.

sklep.ack.com.p

REKLAMA



eprasa.pl 89b2ffe380

TWÓJ PRZEWODNIK PO NAJLEPSZYCH MIEJSCACH POSTOJOWYCH W EUROPIE

Za pośrednictwem naszej strony internetowej nadal można składać zamówienia na katalog „CampingCard ACSI 2025 & Motorhome Pitches". Publikacja zawiera informacje o 12 tys. miejsc postojowych oraz kempingów w całej Europie, skontrolowanych i dokładnie opisanych – od opłat, przez dostępne udogodnienia, po dokładne opisy powierzchni i miejsc postojowych.

Obejrzyj film na naszym kanale YT o zaletach karty ACSI

Planując podróż kamperem, warto się upewnić, że wybrane miejsce spełni wszystkie nasze oczekiwania. W tym kontekście katalog „ACSI Motorhome Pitches 2025" jawi się nie tylko jako przewodnik, ale wręcz absolutny niezbędnik dla każdego, kto podróżuje po Europie. Znajdziesz tu szczegółowe informacje o tysiącach lokalizacji, które umożliwią Ci rozplanowanie postojów – zarówno na 3 tys. pól kempingowych, jak i na 9 tys. dedykowanych miejsc dla kamperów. Dotychczas edycja „Motorhome Pitches" katalogu dostępna była wyłącznie w języku niemieckim. Teraz można go nabyć w wersji anglojęzycznej, do której dołączamy polską legendę – znalezienie informacji o miejscach postojowych jest teraz prostsze niż kiedykolwiek.

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

Katalog „CampingCard ACSI 2025 & Motorhome Pitches" to największa i najbardziej aktualna baza pól kempingowych i miejsc postojowych dla zmotoryzowanych turystów w Europie. Na temat każdego kempingu i każdej miejscówki w katalogu podane są kluczowe informacje: dokładne adresy, dane kontaktowe, współrzędne GPS, mapy dojazdowe, ceny i pełne opisy udogodnień. Publikacja powstaje na podstawie



danych dostarczanych przez inspektorów ACSI, którzy rokrocznie odwiedzają tysiące lokalizacji na całym świecie, aby zebrać i zweryfikować dane, których kompletowanie na własną rękę zajęłoby przeciętnemu turyście cały rok. Jeśli więc cenisz sobie komfort i wygodę planowania, lepszej publikacji nie znajdziesz.

Katalog zamówicie za pośrednictwem naszego portalu: polskicaravaning.pl/acsi. Czy warto? Łatwo obliczyć, że już cztery noclegi w niższej cenie pozwolą odzyskać koszt zakupu karty. Zamów więc już dziś i zacznij planować swoje kolejne podróże.

REKLAMA



eprasa.pl 89b2ffe380

PROSTA SPRAWA
TRUMA EEZY



Miało być poręczne, niewielkie, łatwe w obsłudze i przyjazne w użytkowaniu. Czyli – proste! Wygląda na to, że Trumie udało się stworzyć urządzenie, które może być jednocześnie podręcznym generatorem ciepła, jak i służyć jako zamocowana na stałe nagrzewnica przestrzeni mieszkalnej.

Truma Eezy to ostatnia nowość niemieckiego producenta. Według oficjalnych informacji ogrzewanie zostanie zaprezentowane w kwietniu. Założenia twórców są podobne do tych, które przyświecały konstruktorom klasycznej „farelki". Jednak w wersji z XXI w. bogatej w elektroniczne usprawnienia i oczywiście przeznaczonej dla miłośników caravaningu. Moc, gabaryty i wydajność grzewcza klasyfikują Trumę Eezy w gronie ogrzewaczy zabudowy mieszkalnej w pojazdach wielkości urban-van, ale też podgrzewaczy wspomagających w większych autach. Można nią będzie dogrzać przestrzeń bagażnika lub zazwyczaj chłodniejszą w zimowym czasie szoferkę. Zasilana jest prądem 230 V w funkcji ogrzewania lub 12 V w przypadku samej wentylacji. Można ją podłączyć w obieg kanałów grzewczo-wentylacyjnych lub zabrać ze sobą do dachowego namiotu. Wyposażona jest we wbudowany termostatyczny regulator temperatury, można też do niej podłączyć czujnik zewnętrzny. Sterowanie odbywa się za pomocą pilota, którym ustawiamy temperaturę i jeden z pięciu trybów pracy: maksymalny (największa moc grzewcza), Eco (energooszczędne ogrzewanie zapewniające ciepło w pojeździe), nocny (cicha praca dla spokojnego snu), recyrkulacji (cyrkulacja powietrza bez trybu grzania, z regulowaną prędkością wentylatora). Nieźle, co?

REKLAMA

NAJLEPSZY PREZENT
DLA KAŻDEGO SYMPATYKA OFF-ROAD'U



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

eprasa.pl 89b2ffe380

SKŁADANE PUDEŁKO DO PRZECHOWYWANIA YOLCO FB



CENA

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

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

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

TORBA NA ZAKUPY YOLCO 25L



CENA

49 zł

Multifunkcjonalna, stylowa torba dostępna w kilku modnych kolorach. Lekka, solidna i stabilna, wyposażona w ergonomiczne uchwyty, a dzięki zaokrąglonej konstrukcji – łatwa w czyszczeniu wnętrza i na zewnątrz. Wykonana z przetworzonego plastiku, w 100% nadająca się do recyklingu. Utrzymuje ciężar do 40 kg. Pojemność: 25 l. Wymiary: 23,5 × 30 × 40 cm. Dostępna w siedmiu kolorach: antracyt, zielony, limonkowy, piaskowy, różowy, granatowy i błękitny.

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

UCHWYT SAMOCHODOWY DO SMARTFONÓW/TABLETÓW SINOR STH1



CENA

99 zł

Uchwyt samochodowy przeznaczony do montażu urządzeń typu smartfon/tablet na płaskich powierzchniach ze szkła oraz tworzywa sztucznego. Kompatybilny z urządzeniami o przekątnej ekranu od 5,2" do 11". Adapter uchwytu wyposażony jest w przesuwaną podpórkę, która umożliwia montaż urządzeń pod kątem 90°. Ramię uchwytu pozwala na szeroki zakres regulacji położenia adaptera.

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

BAGAŻNIK ROWEROWY THULE SPORT G2 COMPACT



CENA

1158 zł

Kompaktowy bagażnik rowerowy Thule Sport G2 Compact to niezawodne rozwiązanie dla miłośników dwóch kółek podróżujących vanami. Przeznaczony do montażu na podwójnych tylnych drzwiach pojazdu. Umożliwia wygodne przewożenie dwóch rowerów o łącznej maksymalnej wadze 35 kg. Dzięki możliwości otwierania drzwi bez zdejmowania rowerów bagażnik jest wygodny w obsłudze. Ręcznie zamykana platforma zapobiega przesuwaniu się rowerów podczas transportu, a ich załadunek ułatwia 20-centymetrowa odległość między nimi. Waga zestawu to zaledwie 7,2 kg.

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

PRZETWORNICA RENOGY 2000W



CENA

1681 zł

Przetwornica Renogy 2000W 12V Pure Sine Wave Inverter zapewnia stabilne i wydajne zasilanie w każdych warunkach. Moc ciągła: 2000 W, moc szczytowa: 4000 W. Wyjście czystej fali sinusoidalnej pozwala na bezpieczne podłączanie szerokiej gamy urządzeń, naśladując zasilanie z sieci energetycznej. Zabezpieczenia przed przegrzaniem i nadmiernym napięciem zwiększają bezpieczeństwo, a cicha praca wentylatorów odprowadzających ciepło podnosi komfort użytkowania. Przetwornica jest kompatybilna z różnymi bateriami i wyposażona w wytrzymałą, aluminiową konstrukcję oraz pilot z trzymetrowym kablem, który umożliwia wygodne sterowanie nawet w trudno dostępnych miejscach. Waga: 4,8 kg.

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

PRZEDŁUŻACZ CEE 15 M SCHUKO X3 USB X2 NA BĘBNIE BRUNNER LED



CENA

450 zł

Przedłużacz bębnowy Brunner z oświetleniem LED, model Onboard, to funkcjonalne i trwałe rozwiązanie nadające się do użytku zewnętrznego. Wyposażony w 15-metrowy kabel o przekroju 1,5 mm², oferuje trzy gniazda Schuko z uziemieniem i uchylnymi pokrywami oraz dwa porty USB, które umożliwiają wygodne ładowanie wielu urządzeń jednocześnie. Obudowa z odpornego na uderzenia tworzywa sztucznego zapewnia wytrzymałość, a pyłoszczelna i odporna na zachlapania konstrukcja gwarantuje niezawodność w trudnych warunkach. Zintegrowany przełącznik LED z dwoma ustawieniami światła zwiększa funkcjonalność, a wyłącznik termiczny chroni przed przegrzaniem. Dzięki wygodnemu pokrętłu do zwijania kabla jego użytkowanie jest wyjątkowo komfortowe.

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

STACJA MULTIMEDIALNA ZENEC Z-N966 2-DIN 9" HD INFOTAINER



CENA

4200 zł

Zaawansowany system multimedialny dla samochodów kempingowych, oferujący dziewięciocalowy dotykowy ekran HD z obsługą Android Auto i Apple CarPlay. Stacja wyposażona w podwójny tuner DAB+ z dynamiczną listą stacji, radio FM RDS, Bluetooth 4.1 z funkcją zestawu głośnomówiącego oraz możliwością importu 1000 kontaktów. System wspiera sterowanie do trzech kamer, wyposażony jest w wejście HDMI, czytnik kart microSD oraz dwa porty USB. Dzięki 10-pasmowemu korektorowi dźwięku oraz wzmacniaczowi 4 × 50 W zapewnia wysoką jakość dźwięku. Wielokolorowe podświetlenie RGB, intuicyjne menu w 15 językach oraz możliwość rozbudowy o nawigację czynią ją wszechstronnym centrum multimedialnym.

www.sklep.elcamp.pl
tel. 12 276 90 06
e-mail: sklep@elcamp.pl

REGULATOR ŁADOWANIA VICTRON ENERGY SMARTSOLAR MPPT 100/20



CENA

395 zł

Zbiera energię z paneli fotowoltaicznych i magazynuje ją w akumulatorach. Ultraszybkie śledzenie maksymalnego punktu mocy (MPPT) zapewnia maksymalną wydajność nawet przy częściowym zacienieniu. Urządzenie oferuje funkcję automatycznego rozpoznawania napięcia 12/24 V, elastyczny algorytm ładowania oraz zabezpieczenie przed przegrzaniem. Wbudowany moduł Bluetooth umożliwia monitorowanie i konfigurację systemu za pomocą aplikacji mobilnej, a długotrwałą i bezawaryjną pracę gwarantuje naturalne chłodzenie konwekcyjne. Ładowarka maksymalizuje ilość pozyskiwanej energii i przesyła ją w inteligentny sposób w celu pełnego naładowania akumulatorów w jak najkrótszym czasie. Umożliwia doładowanie nawet poważnie wyczerpanego akumulatora

www.sklep.elcamp.pl
tel. 12 276 90 06
e-mail: sklep@elcamp.pl

ZESTAW OUTWELL TENT TOOL KIT



CENA

77 zł

Niezbędnik każdego biwakowicza, który sprawnie chce rozbić swój namiot, a także łatwo go złożyć pod koniec outdoorowego wypoczynku. W skład zestawu wchodzą: gumowy młotek do bezpiecznego wbijania śledzi, chwytak do ich wyciągania, cztery stalowe śledzie o długości 25 cm z haczykami do montażu odciągów oraz szufelka ze zmiotką do utrzymania czystości wewnątrz i na zewnątrz namiotu. Kompaktowy rozmiar i niska waga sprawiają, że zestaw łatwo zmieści się w ekwipunku każdego kempingowicza. Wymiary pakunku: 31 × 14 × 6 cm, waga całości: 1061 g.

www.sklep.elcamp.pl
tel. 12 276 90 06
e-mail: sklep@elcamp.pl

eprasa.pl 89b2ffe380

PATRON MEDIALNY:

POLSKI Caravaning

MIĘDZYNARODOWE TARGI CARAVANINGOWE



CAMPER CARAVAN SHOW

10. Edycja

CARAVANINGOWA WIOSNA

TYLKO W NADARZYNIE!

21 - 23 MARCA 2025

NA TARGACH ZOBACZYSZ POJAZDY MAREK:

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

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

www.campercaravanshow.com

PTAK WARSAW EXPO ufi Member

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

eprasa.pl 89b2ffe380

















BIHOLIDAY.COM

Villaggio San Francesco
Caorle - Italy
villaggiosanfrancesco.com

Bivillage
Istria - Croatia
bivillage.com

eprasa.pl 69b2ffe380