polskiCaravaning.pl
Indeks 205253
Cena 19,90 zł
(w tym 8% VAT)

NR 3/2026
129
06

ISSN 1734-9311
9 771734 931601

POLSKI Caravaning

SAKURA
ZA OKNAMI KAMPERA



ILE NAPRAWDĘ KOSZTUJE CARAVANING?

PODRÓŻNICZY OSPRZĘT UŁATWIAJĄCY ŻYCIE

KEMPINGOWE METODY NA UPAŁY

Bezpieczeństwo i wygoda w podróży!

DYNACOOK
CAMPER & YACHT

GAZ POD SZKŁEM

nawet do 50% DUŻA OSZCZĘDNOŚĆ zużycia gazu

10 lat GWARANCJI NA PALNIKI



Trwałość bez kompromisów

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

Mały format, wielkie możliwości.

@gotowaniedynacook

www.dynacook.pl

eprasa.pl ebdf10c36c

WN-CAMP
CENTRUM CARAVANINGU

We follow your dreams!

Szukasz domu na kołach? **Jesteś w dobrym miejscu**



Lipnik k. Szczecina | Zachodniopomorskie

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

Paniówki k. Katowic | Śląskie

biuro.slask@wncamp.pl | +48 662 380 440
serwis.slask@wncamp.pl | +48 660 400 915

www.wncamp.pl

Autoryzowany dealer marek:

McLOUIS

WEINSBERG
Dein Urlaub!

malibu
a company of carthago

eprasa.pl ebdf10c36c

W numerze

PODRÓŻE 6 → 23

Sakura za oknami kampera → 6 | Austria kamperem → 16
Test przyjaźni w Szwecji → 20

KEMPINGI 24 → 28

STYL ŻYCIA 29 → 37

Przydasizm → 29 | Kampera to ja mam w leasingu → 32

DOBRZE WIEDZIEĆ 38 → 56

Kamperem po Mazowszu → 38 | Osprzęt ułatwiający życie → 42
Ile naprawdę kosztuje caravaning? → 46 | Czym najskuteczniej ugasić kampera? → 52

WARSZTAT 57 → 61

Chłód w trzech odsłonach → 57

TEST 62 → 65

Velo de Ville, czyli rower miejski → 62

KAMPERY, PRZYCZEPY 66 → 73

PRZEGLĄD RYNKU 74 → 104

eprasa.pl ebdf10c36c

POLSKI Caravaning

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

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

REDAKTOR
Krzysztof Dulny
krzysztof.dulny@warsztat.pl

DZIENNIKARZE
Marcin Turko
marcin.turko@polskicaravaning.pl

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

Dariusz Wołodźko
dariusz.wolodzko@goldnet.pl

Rafał Dobrowolski
rafal.dobrowolski@warsztat.pl

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

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

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

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

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

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

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

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

Sebastian Klauz
sebastian.klauz@goldman.pl

OPRACOWANIE GRAFICZNE
Wojtek Kamrowski
Arkadiusz Grzesiński

KOREKTA
Marek Kowalik

OKŁADKA
fot. Julia Nowoszyńska

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.



Mikroapartamenty i drzewka bonsai, miniaturyzacja sprzętu hi-fi i aparatury medycznej, wreszcie minisamochody i kategoria kei cars. Japonia jako lider miniaturyzacji już od lat 80. wprowadza nie tylko ideę, ale też mnóstwo realnych produktów i rozwiązań. W tamtym okresie Japonia była u szczytu potęgi gospodarczej, wyrastając na drugą największą gospodarkę świata, będąc jednocześnie niekwestionowanym liderem technologicznym w robotyce, elektronice użytkowej, ale też w rozwoju motoryzacji. To tutaj, jako rozwiązanie do poruszania się w wąskich ulicach gęsto zaludnionych miast, powstały kei cary, czyli niewielkie samochody oferujące maksymalną przestrzeń użytkową na minimalnej powierzchni. Te pojazdy musiały i muszą spełniać surowe ograniczenia narzucone przez japoński rząd w zakresie gabarytów, pojemności silnika i jego mocy. Ale, jak się okazuje, także nimi można uprawiać caravaning, przeistaczając je w miniaturowe kampervany. Być może zamknięcie typowych dla pojazdów kempingowych elementów na niewielkiej przestrzeni auta jest dla Japończyków prostsze? W końcu budując hotele kapsułowe oraz aranżując domy w stylu shoin-zukuri, kierują się zasadą maksymalnego wykorzystania każdego centymetra przestrzeni. Średni wzrost w Japonii to około 171 cm dla mężczyzn oraz 158–160 cm dla kobiet, czyli zdecydowanie mniej niż w Europie, gdzie średnia wynosi odpowiednio 178 cm i 165 cm. Czy ze względu na to można więc powiedzieć, ze Japończykom łatwiej, między innymi aktywnościami, uprawiać także caravaning? O tym właśnie opowiedzą Wam Ofelia i Julia, które poznawały Kraj Kwitnącej Wiśni, właśnie podróżując oryginalnym minikamperem.

Tym artykułem otwieram trzecie tegoroczne wydanie „Polskiego Caravaningu" i zapraszam do pozostałych treści! Spodobają Wam się, gwarantuję!

Szymon Kwiatkowski

eprasa.pl ebdf10c36c

SAKURA ZA OKNAMI KAMPERA



eprasa.pl sbdirect

Tekst: Ofelia Gościcka
Zdjęcia: Julia Nowoszyńska



Julia i **Ofelia** tworzą razem projekt podróżniczy pod nazwą @rozjazdyipojazdy.

Ich pasją jest pokazywanie, że nie ma pojazdów, które nie nadają się do kamperowania. Zwiedzają nietuzinkowe kierunki, a ich marzenia podróżnicze sięgają daleko poza Europę.

Japonia nie była miłością od pierwszego wejrzenia. Jej rosnąca popularność była nam początkowo zupełnie obojętna. Podczas gdy moi znajomi wymieniali się wówczas trudno dostępnymi mangami i częstowali mnie japońskimi słodyczami, moje zainteresowania leżały zupełnie gdzie indziej. Wszystko się zmieniło za sprawą lektoratu w ramach studiów oraz rosnącej miłości do caravaningu. Po trzech latach studiów, gdy tylko pojawiła się możliwość długoterminowego wyjazdu do Japonii, spakowałam walizki i ruszyłam odkrywać kraj, o którym wiedziałam już tak dużo z zajęć, ale wciąż był dla mnie zagadką.

Za górami, za lasami stoi zaparkowane auto

Jeszcze wczoraj otrzymałam SMS-a o zagrożeniu lawinowym, jako że w ostatnich dniach w ciągu nocy były bardzo silne opady śniegu – nawet do 2 metrów na dobę, a dzisiaj siedziałam w pociągu pędzącym przez japońską wieś do miejsca, gdzie miało się spełnić nasze kolejne kamperowe marzenie. Początkowy plan zakładał, że Julia i ja spędzimy tylko około miesiąca w podróży dzięki oszczędnościom z pracy. Wszystko jednak zmieniło się w ciągu jednej rozmowy telefonicznej. „Skoro spałyśmy w osobówce w Norwegii przez dwa miesiące, to czemu nie zrobić tego tutaj? Po prostu kupmy auto na miejscu", powiedziałam Julii pewnego wieczoru przez telefon. Jak powiedziałyśmy, tak też zrobiłyśmy. Julia od razu wykorzystała swoje umiejętności



Brama torii

eprasa.pl ebdf10c36c



Daishizan Seidaiji



Głosowanie w Kobe



Julia z Darumą z Takasaki



Echizen Daibutsu

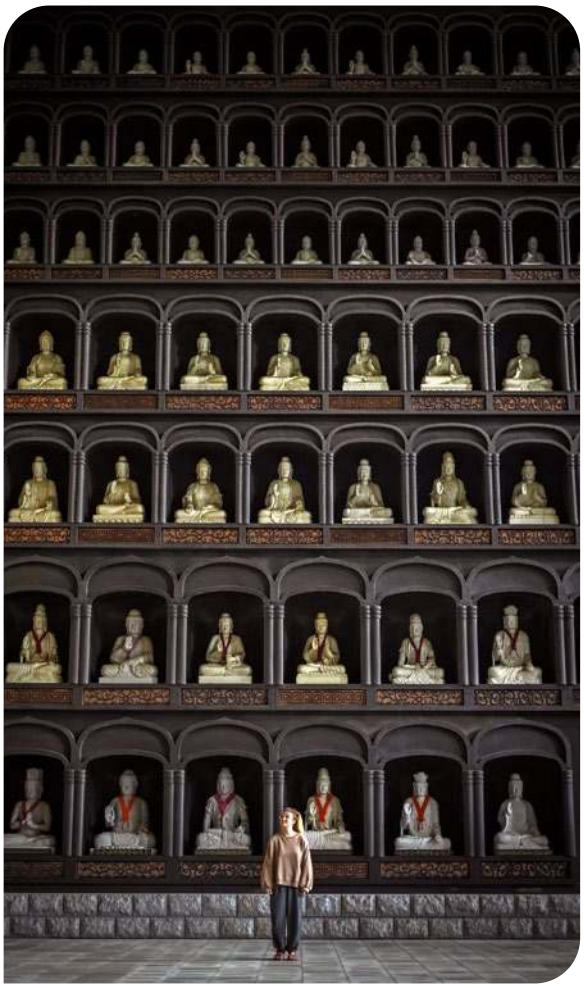
wyszukiwania okazji idealnych i za pomocą Facebook Marketplace znalazła ogłoszenie sprzedaży niecodziennego auta. Małe, ale pakowne z podstawową zabudową i pięknym różowym obiciem na poduszkach, które składały się w łóżko. Silnik 0,6 pod siedzeniem będzie musiał nam wystarczyć do tej przygody, bo tzw. kei car były dla nas jedyną opcją osiągalną finansowo i „papierologicznie". „Kei car" to typ auta, którego moc silnika nie przekracza 660 cm³, a długość 3,4 m. Jedyny minus: muszę przebyć dziesięciogodzinną podróż z przesiadkami, aby je odebrać i tym samym po raz pierwszy zobaczyć na żywo.

Kiedy tylko lekko wyczerpana podróżą wyszłam przed stację w małym japońskim mieście, młody mężczyzna wysiadł z auta, uścisnął mi dłoń i powiedział, że podjedziemy do *konbini*, gdzie jego ojciec już czeka z autem i dokumentami. *Konbini*, czyli małe japońskie sklepy całodobowe, są nie tylko punktami sprzedaży przekąsek i napojów, ale i miejscami, gdzie można skanować i drukować dokumenty, zrobić opłaty, podgrzać i zjeść posiłek, nadać paczkę i, co najważniejsze dla podróżników samochodowych, skorzystać z czystej toalety. A to wszystko całodobowo! Syn sprzedawcy zatrzymał się na parkingu Family Marta, a tam dumnie prezentował się On. Nasz nowy kampervan.

Niezależnie od tego, czy planujecie kupić, czy wypożyczyć auto, absolutnie niezbędne będzie wyrobienie międzynarodowego prawa jazdy w konwencji genewskiej z 1949 r. Tutaj uwaga: jest ważne tylko przez rok! W przypadku zakupu wymagane będą również stały adres zamieszkania oraz przerejestrowanie auta w urzędzie przypisanym do miejscowości, w której mieszkacie. Dokumentów przy zakupie auta typu „kei car" jest więcej niż przy wypożyczeniu, ale i tak nie jest to tak trudny i skomplikowany proces, jak początkowo zakładałyśmy, a umożliwił nam tanie połączenie noclegu i transportu. Paliwo w Japonii też cieszy polską kieszeń (w maju 2026 r. jest to ok. 4,20 zł za litr benzyny).

Nie miałam żadnych zastrzeżeń wobec pojazdu. Prezentował się bardzo dobrze, a na śnieżnobiałej karoserii nie zauważyłam śladów rdzy. Przekazałam

eprasa.pl ebdf10c36c



1200 posągów



Dużo miejsc serwuje bezpłatnie herbatę



Oharai-machi

poprzedniemu właścicielowi kopertę pełną jenów i czekoladę Wedla, a nasz nowy nabytek, którego nazwaliśmy Yuki (czyli po japońsku śnieg), stał się towarzyszem podróży.

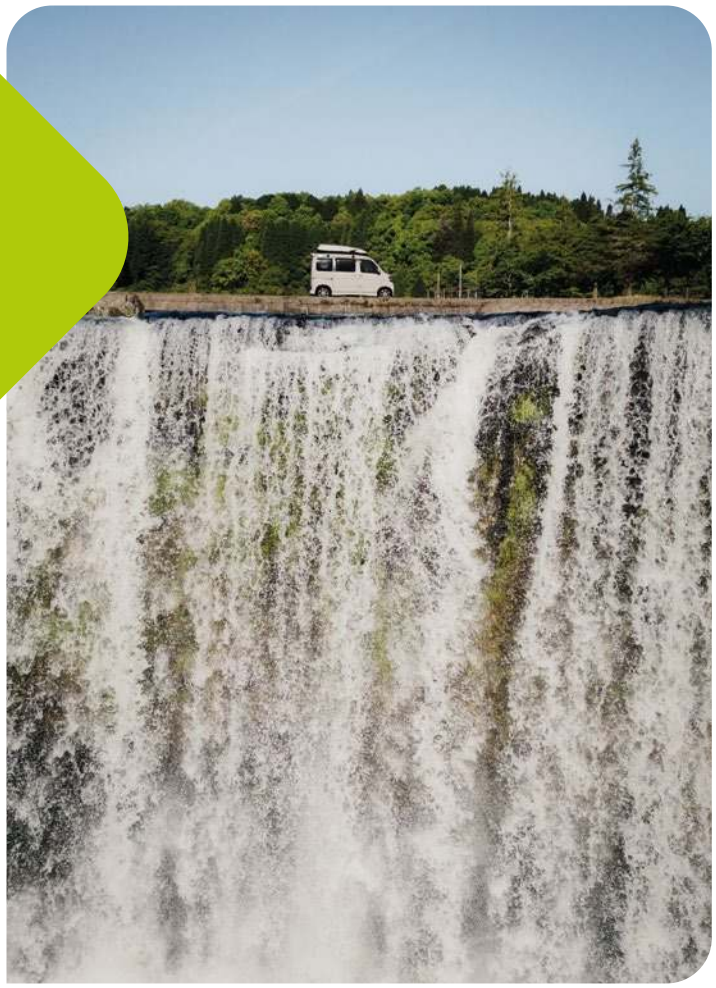
Nigdy wcześniej nie prowadziłam auta po lewej stronie, a przede mną była do pokonania prawie sześciogodzinna trasa, jako że planowałam omijać drogi płatne. Szybko się jednak okazało, że moja pamięć mięśniowa nie była tak silna, jak zakładałam. Japońscy kierowcy jeżdżą bezpiecznie i nie przekraczają dozwolonych prędkości, a drogi są utrzymywane w bardzo dobrym stanie. Widoki zza okna pociągu przygotowały mnie też na zmiany pogodowe. Japonia jest na tyle dużą i zmienną klimatycznie wyspą, że miejsce, z którego wyruszałam, było pełne zieleni, a na zewnątrz można było wyjść w T-shircie, ale im bliżej byłam domu, tym więcej było śniegu. W końcu rekordowe opady. Na to też Japończycy są przygotowani, a drogi są odpowiednio zabezpieczane. Pługi i ciągniki jeżdżą często i gęsto, dzięki czemu nawet w śnieżnej pogodzie nawierzchnia jest przejezdna. Nie zmienia to jednak faktu, że zimowe opony to absolutna konieczność, a spora część kierowców zaopatrza się również w łańcuchy na koła. My nigdy nie musiałyśmy z nich skorzystać, niemniej mijałyśmy znaki informujące, że na tych odcinkach warto mieć je spakowane.

Japońskie drogi i bezdroża okazały się łaskawe dla zagranicznego kierowcy i jedynie do samego końca wyjazdu pozostał mi nawyk włączania kierunkowskazu, kiedy włączam wycieraczki, i włączania wycieraczek, kiedy włączam kierunkowskaz.

Caravaning a japoński feudalizm

W XVII w. Japonia zamknęła się przed całym światem, co w opinii ludzi ze Starego Kontynentu oznaczało stagnację i brak rozwoju. Choć zagraniczne nowinki technologiczne przestały docierać na wyspy, był to jednocześnie okres czegoś niezwykłego w kulturze turystycznej tego kraju, choć wtedy nikt nie myślał o tym w takich kategoriach. Rządzący wówczas Japonią szogun Tokugawa Iemitsu zarządził, że co dwa lata jego najwięksi lordowie (Daimyo) mają przyjeżdżać na dwór

eprasa.pl ebdf10c36c



Wodospad przy *Michi no eki*

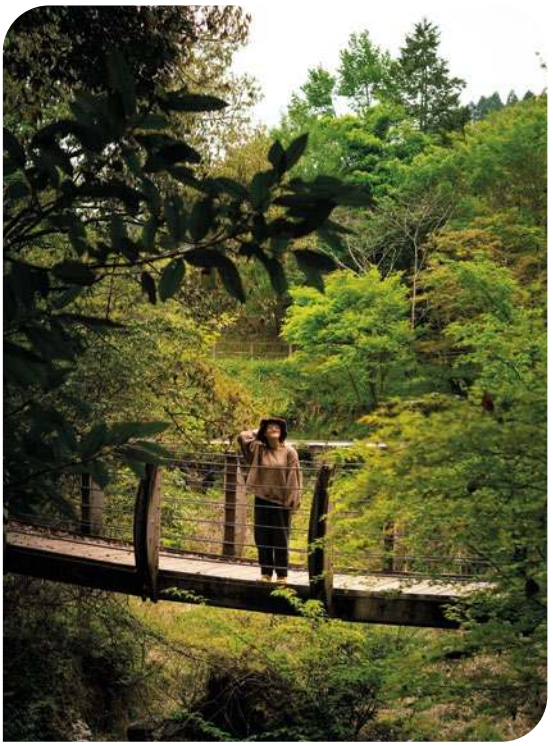
w Edo, teraz znanym jako Tokio. Oznaczało to zatem, że olbrzymie dworskie orszaki pełne koni, służby, możnowładców i ich rodzin przemierzały wiele kilometrów, aby dotrzeć na dwór, a następnie po służbie w stolicy wrócić na swoje ziemie. Podróż przez setki kilometrów gór jest trudna, wyczerpująca i niebezpieczna. Wywołało to wielką potrzebę miejsc, gdzie orszak mógłby się zatrzymać, bezpiecznie wypocząć, dobrze zjeść, a co za tym idzie, uszczuplić zawartość sakiewek. Tawerny, stajnie, restauracje i sklepy wyrastały w tym okresie jak grzyby po deszczu, otwarte na przybyszy zmierzających do stolicy.

Ta kultura „przydrożnych przystani" została już z Japonią na zawsze i w latach 90. wraz ze zmieniającymi się realiami podróży powróciła w formie *michi no eki*, czyniąc Japonię rajem kamperowym. *Michi no eki* to w dosłownym tłumaczeniu „przydrożne stacje", które można przyrównać do polskich MOP-ów z tą różnicą, że są zupełnie do nich niepodobne, bo 100 razy lepsze.

Michi no eki to nie tylko stacje, ale też małe ośrodki kultury lokalnej. Na każdym z nich znajdziemy parking, na którym bez problemu można spędzić noc, bezpłatną, zadbaną, całodobową toaletę, restaurację oraz ryneczek z lokalnymi produktami. Podgrzewana toaleta oznacza też łatwy dostęp do prądu, jeśli tylko spakowaliśmy przejściówkę. Wiele z tych miejsc pełni też funkcję informacji turystycznej, w której można się dowiedzieć o atrakcjach regionu, wyruszyć na najbliższy szlak lub wypożyczyć rowery. Każda taka stacja jest atrakcją samą



Góra Fudżi

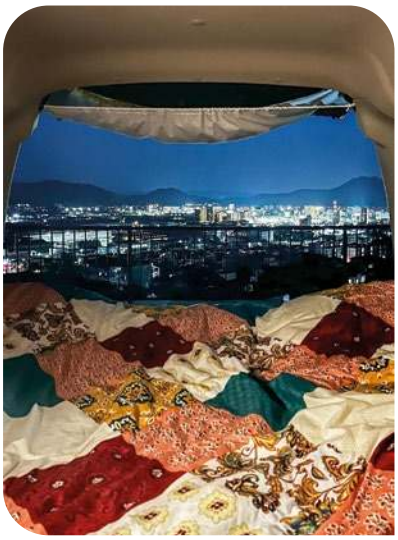


Lasy Shikoku

eprasa.pl ebdf10c36c



Pustki na parkingu



Panorama na miasto z łóżka

w sobie. Czasem będzie połączona z onsenem (naturalne kąpielisko termalne – przyp. red.) lub wyjątkowo ładnym punktem widokowym. Sama architektura każdego *michi no eki* potrafi być wyjątkowa; niektóre będą stylizowane na stare zajazdy, inne będą przeszklone i nowoczesne, a jeszcze inne będą przypominały wielki statek kosmiczny. Na każdej z nich zawsze będzie też pieczątka do zebrania, co tylko napędza, aby zwiedzić ich jak najwięcej i wypełnić nimi swój notatnik po brzegi.

Japońska kultura caravaningowa różni się nieco od europejskiej. Ponad 70% powierzchni Japonii to góry; jest bardzo niewiele przestrzeni, która do kogoś nie należy i nie jest już zagospodarowana. Jest to szczególnie odczuwalne w południowej części, wraz z jazdą na północ robi się coraz luźniej. Oznacza to, że noclegi „na dziko" są rzadkie, a kempingi to często miejsca do zrobienia sobie grilla ze znajomymi, a nie miejsca noclegowe w naturze. Same *michi no eki*, choć bardzo przyjazne turystom, rządzą się niepisaną zasadą „przyjedź po zamknięciu, wyjedź przed otwarciem". Oznacza to, że jeżeli nie chcemy skorzystać ze sklepów czy restauracji, nie powinniśmy zajmować miejsca na parkingu. My musiałyśmy doświadczyć nieprzychylnego wzroku japońskich babć, aby dowiedzieć się o tej zasadzie, kiedy któregoś poranka zachciało nam się dłużej pospać. Lokale usługowe zamykają się zazwyczaj około godziny 17–18, a otwierają o 9, więc nie oznacza to brutalnych pobudek i znikania wraz z dostawą. Często korzystałyśmy z restauracji i sklepu, aby zjeść obiad, a później wyposażyć się w śniadanie na drogę.

Obecnie w Japonii jest 1231 obiektów *michi no eki*, a ich liczba stale rośnie. Oznacza to, że praktycznie niemożliwe jest znalezienie się w jakiejś części wysp, aby w pobliżu nie było bezpiecznego miejsca noclegowego z dobrą infrastrukturą kempingową.



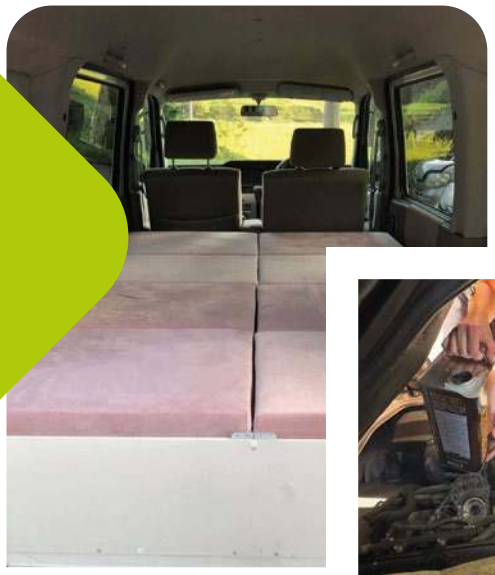
Onsen Tsubo-yu

Zachowaj czystość

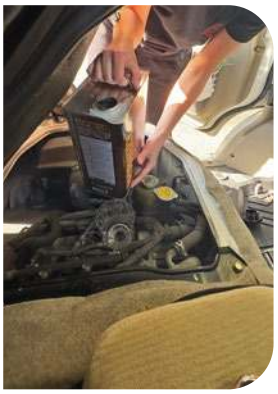
Opowiedziałam już wiele o wygodach i udogodnieniach *michi no eki* oraz *konbini*. Nie wspomniałam jednak o jednej bardzo ważnej rzeczy, o którą zawsze pyta się caravaningowców. „No dobrze, wszystko pięknie macie w tym aucie, ale gdzie się umyć?" Nawet wypożyczone czy kupione na miejscu pełnoprawne kampery w Japonii nie będą miały łazienki. Czasem spotka się prosty zlew, choć i to nie jest regułą.

Wtedy z pomocą przychodzą onseny, czyli japońskie gorące źródła. W Japonii jest ich 27–30 tys. Dla porównania w Polsce kompleksów termalnych jest około 30. Daje nam to tysiąckrotną przewagę liczbową. Japonia znajduje się w obszarze Pacyficznego Pierścienia Ognia,

eprasa.pl ebdf10c36c



Wnętrze auta



Silnik pod siedzeniami

Japońskie toalety pozwalają naładować cały sprzęt elektroniczny





Restauracja okonomiyaki

co czyni ją niezwykle aktywną sejsmicznie oraz sprawia, że jest tam mnóstwo źródeł termalnych.

Mieszkając w Nozawa Onsen w Alpach Japońskich, zdążyłam się już przyzwyczaić do specyficznej kultury onsenów, jak i zahartować sobie skórę w wyjątkowo (nawet jak na Japonię) gorącej wodzie. Było też z czego wybierać, bo ta niewielka górska miejscowość ma do zaoferowania aż 13 darmowych onsenów. Jednak dla Julii, która dołączyła do mnie później, była to zupełna nowość i szok kulturowy.

Nasz pierwszy onsen był zatem spokojnym wprowadzeniem w ten temat. W trasie przez prefekturę Wakayama udałyśmy się do najstarszego w Japonii gorącego źródła Tsubo-yu. Odkryty i rzekomo używany jako onsen od 1800 lat jest jedynym na świecie miejscem tego typu wpisanym na listę UNESCO. Jego olbrzymią zaletą (poza oczywiście walorami historycznymi) dla osób zaczynających swoją przygodę z gorącymi źródłami jest fakt, że jest on bardzo prywatny. Na 30 minut możemy zamknąć się samemu lub we dwójkę w malutkiej drewnianej budce, w której znajduje się basenik z gorącą wodą. Po dokonaniu opłaty 800 jenów (ok. 20 zł) otrzymujemy kartę z numerkiem kolejności wejścia do źródła, certyfikat odbycia kąpieli z datą oraz wejściówkę do większego onsenu obok na skorzystanie z jednego z dwóch dostępnych tam basenów.

W tym miejscu rozwieję też wszelkie wątpliwości czy może nadzieje. Do onsenu wchodzimy całkowicie nadzy. Można zabrać ze sobą jedynie malutki ręczniczek, który schłodzony zimną wodą można położyć sobie na głowie. Tsubo-yu był wyjątkowym onsenem, bo takie (poza prywatnymi połączonymi z pokojem hotelowym), w których można zamknąć się samemu, są rzadkie lub drogie. Już na poziomie recepcji następuje podział na szatnie damskie i męskie, które prowadzą do oddzielnych części. Onsen w Wakayamie był zatem dobrą okazją, abym mogła nauczyć Julię onsenowej etykiety.

Onsen to nie wanna. Do samego źródła wchodzimy już czyści i umyci. Po wyjściu z szatni do strefy kąpielowej znajdziemy rzędy pryszniców lub wiaderek. Należy z nich skorzystać, aby umyć się dokładnie przed wejściem do basenów z gorącą wodą. Jeśli macie długie włosy, najlepiej jest je związać, aby nie rozpływały się w wodzie we wszystkie kierunki.

Tatuaże. Bardzo głośny medialnie temat, szczególnie w kontekście publicznych łaźni. W rzeczywistości bardzo wiele miejsc jest otwartych i pozwala na kąpanie się osobom z tatuażami. Przez trzy miesiące odmówiono nam wejścia do zaledwie trzech onsenów, a dwa z nich znajdowały się w wielkich miastach. Tylko w kilku miejscach Julia musiała się wyposażyć w specjalne naklejki, aby je zasłonić. Wbrew intuicji to prowincja bywa bardziej gościnna i otwarta niż wielkie miasta.

Julia po przekonaniu się, jak cudownie jest zanurzyć się w gorącej wodzie i pozwolić wszystkim mięśniom odpocząć, do każdego kolejnego wchodziła już bez większego skrępowania. Szukanie kolejnych coraz bardziej wymyślnych i ciekawych onsenów stało się jednym z naszych ulubionych zajęć w trakcie podróży.

Naszymi top poleceniami są: Dōgo Onsen na wyspie Shikoku w mieście Matsuyama, gdzie w wielkim przybytku można zaznać prawdziwych luksusów,

eprasa.pl ebdf10c36c

a w niewielkiej cenie wynająć prywatny pokój z poczęstunkiem. Maguse Onsen w Nagano, gdzie wylegując się w ciepłej, parującej wodzie zewnętrznego basenu na wielkim tarasie, można podziwiać góry. Miejscowość Kinosaki Onsen, gdzie kilka dużych kompleksów działa w ramach jednego biletu, a ludzie przemierzają ulice w yukatach i tylko przechodzą od źródła do źródła.

Żołądek najlepszym przewodnikiem

Zanim tłumy zagranicznych turystów trafiły do wielkich aglomeracji, Japonia opierała się na turystyce wewnątrzkrajowej i regionalnej. Sami Japończycy nawet współcześnie nie podróżują często za granicę. To, co w tym kraju jest niezwykle dobrze rozwinięte i co czyni podróż do niego tak ciekawą, to turystyka kulinarna. Każde, nawet najmniejsze miasto będzie się chwaliło innym lokalnym daniem lub wariacją na jego temat.

Jednym z naszych ulubionych wspomnień jest wizyta w Hiroszimie. Po zwiedzeniu słynnego Parku Pokoju postanowiłyśmy wybrać się na lokalny przysmak, jakim jest okonomiyaki. To danie przypominające placek z warzywami, smażony na gorącej płycie tuż przed gościem. W wersji z Hiroszimy składniki układa się warstwami. Znajdziemy w nim makaron, jajko, kapustę, mięso, a na sam koniec polewa się je gęstym słodko-słonym sosem i posypuje cieniutkimi płatkami suszonego tuńczyka, które „tańczą" pod wpływem gorącego powietrza.

Jedzenie w Japonii to temat, o którym można pisać bez końca. Zwłaszcza kiedy się okazuje, że nie samym ryżem ludzie tam żyją. Szeroka gama makaronów, zup, owoców morza i dań mięsnych sprawia, że można właściwie codziennie jeść coś trochę innego i się nie znudzić. W trasie polecamy kupować zestawy obiadowe i śniadaniowe z supermarketów. Są naprawdę smaczne, przygotowywane na miejscu i tańsze niż w *konbini*.

Miasto kontra prowincja

Głównym powodem, dla którego wybrałyśmy podróżowanie autem zamiast transportem publicznym, była możliwość uwolnienia się od zgiełku wielkich miast. Zza szyby kampera znacznie lepiej też można zaobserwować zmieniające się krajobrazy. Każda z japońskich wysp głównych ma swój unikatowy charakter, który w pełni się odsłania, dopiero kiedy pozwolimy sobie na powolną eksplorację.

Autem można zrobić jeszcze jedną kluczową rzecz. Uciec od złej pogody. Japonię najlepiej zwiedzać wiosną lub jesienią. Pogoda jest wtedy najmniej zmienna, a temperatury ani za niskie, ani za wysokie. Wraz z końcem czerwca zaczyna się pora deszczowa oraz rosnąca temperatura, która będzie puszczać dopiero w okolicach października, co poprzedzi wrześniowy sezon tajfunów. Zima w Japonii jest ciekawą porą roku. Na północy trzeba się przygotować na bardzo duże opady śniegu i silne mrozy. Są to warunki dalekie od ideału na road trip kamperem, ale za to niezwykłe do uprawiania sportów zimowych. Na południu śnieg będzie znikomy albo go wcale nie będzie. Trzeba się jednak przygotować na silne wiatry, a przyroda, nawet jeśli śniegu nie ma, zwalnia i przymiera, zatem widoki nie są tak spektakularne jak w innych porach roku.

Auto pozwoliło nam nie tylko spędzić czas bliżej natury, ale też dotrzeć do miejsc mało turystycznych, a równie pięknych jak czołowe pozycje z przewodników. W internecie natknęłyśmy się na niezwykłe zdjęcie, na którym kobieta stała przy wielkiej ścianie pełnej zagłębień z posągami Buddy. Udałyśmy się zatem pod wskazany adres, orientując się, że jesteśmy jedynym autem na parkingu. Nie byłyśmy tym zniechęcone, bo taka jest natura japońskiej prowincji, że nie ma na niej wielu ludzi. Jednak, ku naszemu zaskoczeniu, czego nie pokazywało zdjęcie, stanęłyśmy przed olbrzymim gmachem świątyni z aż 75-metrową pagodą. Wnętrze świątyni przerosło nasze najśmielsze oczekiwania. W środku nie znajdowała się tylko ta jedna ściana z wieloma posągami. Wszystkie cztery ściany były wypełnione 1200 posągami, a muzyka i dźwięki gongu odbijające się od sklepienia sprawiły, że po raz pierwszy w życiu w takim miejscu włosy na rękach stanęły nam dęba. Nie był to jednak koniec wrażeń, po przejściu natychmiast stawało się u stóp siedemnastometrowego pomnika Buddy z brązu, stojącego w towarzystwie kolejnych, niewiele mniejszych.



Sakura wiosną w Japonii kwitnie licznie i długo, jeśli można wyrwać się poza oblegane parki

eprasa.pl ebdf10c36c



Znaki drogowe są dwujęzyczne

Sama świątynia ufundowana przez właściciela firmy taksówkarskiej była zbudowana na podobieństwo jednej z najsłynniejszych świątyń Tōdai-ji w Narze. Tōdai-ji jest oczywiście równie warta polecenia i może się pochwalić niezwykle bogatą historią. Jeśli natomiast chcecie mieć dużo miejsca i czasu dla samego siebie do kontemplacji bez tłumów, to świątynia Daishizan Seidaiji w Katsuyamie jest świetnym wyborem.

Jak zjednać sobie Japończyków?

Lęk przed innością i nieznanym jest czymś, co pozwoliło nam przetrwać przez tysiące lat. Jednak w dobie łatwego dostępu do informacji i dalekich podróży zagranicznych staje się on coraz mniej uzasadniony. Nie znika jednak zupełnie, szczególnie kiedy próbujemy sięgnąć myślą miejsc odległych od nas nie tylko „kilometrowo", ale także kulturowo. W końcu Japonia to rzekomo kraj nienagannej kultury osobistej. W powszechnym obiegu istnieją dwie wersje: Japończycy są niezwykle pomocni i uprzejmi, ale krąży również opinia, że mimo wszystko boją się obcokrajowców i unikają z nimi kontaktu.

Język japoński wydaje się niezwykle trudny, szczególnie gdy ktoś położy przed nami kartkę ze znakami i symbolami, o których istnieniu nie mieliśmy pojęcia. Polacy są jednak na naprawdę mocnej pozycji startowej. Nasza przewaga nie polega na podobieństwie zapisu słów i wyrażeń, ale na wymowie. Dźwięki w języku polskim i japońskim są do siebie znacznie bardziej zbliżone niż np. w angielskim. Wspominam o tym, bo Japończycy bardzo doceniają fakt, kiedy chce się nawet tylko „zabrzmieć" tak jak oni. Mieszkańcy mniejszych miejscowości i wsi nie będą biegle władali językiem angielskim, a czasami w ogóle, dlatego gorąco polecamy nauczyć się kilku zwrotów grzecznościowych. Zjapanizowane angielskie słowa są niezwykle liczne i często używane. Jeśli czujecie się w kropce, a internet zawiódł, mówienie angielskich słów z japońskim akcentem i polską miękkością może być bardziej pomocne, niż się spodziewacie. Oczywiście Google Translate na czas pobytu w Japonii stanie się Waszym najlepszym przyjacielem.

Tam gdzie nie pomaga nam już w żaden sposób język, pojawia się jeszcze jedna opcja i być może najpotężniejsze narzędzie do nawiązywania relacji w Japonii. Prezenty. Jeśli tylko macie miejsce i możliwość, by zabrać ze sobą polskie pamiątki czy słodycze, to to zróbcie. Nawet nie wiecie, jaką radość sprawicie komuś napotkanemu na waszej drodze, wręczając mu garść polskich krówek. Ostrzegamy, będzie rewanż.

Czas rozstania

Nie spodziewałyśmy się, że tak przywiążemy się do Yukiego. Kiedy przyszedł czas rozstania, czułam ścisk w gardle, a obraz stał się nieco bardziej rozmazany niż zwykle. Auto udało nam się sprzedać za więcej, niż je kupiłyśmy, a zważając na to, że pozostawiałyśmy je w pełni wyposażone, było to uczciwą ceną i tym samym wyzerowało nam koszt noclegu.

Choć tęskniłyśmy za bliskimi, polskim chlebem i rodzinnymi stronami, jednocześnie czułyśmy, że w Japonii zostawiamy część siebie. Nie jest to jednak rozstanie na długo i jeszcze tej zimy z powrotem do niej zawitamy.

REKLAMA



eprasa.pl ebdf10c36c



eprasa.pl ebdf10c36c



AUSTRIA KAMPEREM

©Kärnten Werbung/Edward Groeger

Są podróże, które zaczynają się od rezerwacji hotelu. I są takie, które zaczynają się od porannej kawy wypitej przed kamperem, z widokiem na jezioro, góry albo winnice. Austria coraz częściej staje się miejscem właśnie dla tego drugiego scenariusza: swobodnego, elastycznego, bliskiego naturze, ale jednocześnie bardzo dobrze zorganizowanego.

Wolność pod dobrym adresem

Austria to nie jest kierunek dla przypadkowego postoju gdziekolwiek przy drodze. To kraj oficjalnych kempingów, miejsc postojowych, zaplecza serwisowego i regionów, które coraz lepiej rozumieją potrzeby caravaningowców. Obecnie to jeden z najbardziej kompletnych kierunków caravaningowych w Europie. Na stosunkowo niewielkiej przestrzeni łączy ciepłe jeziora, alpejskie doliny, szlaki rowerowe, termy, winnice, miasta kultury i zimową infrastrukturę narciarską. Na rodzinne wakacje nad wodą, jak i na jesienny wyjazd do regionów winiarskich, zimowy kemping przy stokach czy city break bez hotelowego schematu.

eprasa.pl ebdf10c36c

Nie tylko nocleg, ale też styl podróży

Austrię kamperem najlepiej przemierzać wtedy, gdy nie próbuje się kopiować tradycyjnego urlopu hotelowego. Jej przewagi są inne: niezależność, bliskość krajobrazu i możliwość łączenia różnych doświadczeń w jednej trasie.

Rano można zanurzyć się w jeziorze. Po południu pojechać rowerem przez winnice. Wieczorem zjeść kolację z lokalnych produktów, siedząc przed kamperem. Innego dnia scenariusz może być zupełnie inny: narty, sauna, nocleg pod górami, a następnego poranka przejazd do miasta.

To właśnie ta elastyczność jest największą wartością caravaningu w Austrii. Kamper nie jest tylko środkiem transportu ani zamiennikiem hotelu. Staje się prywatną bazą podróży – własnym rytmem, własną przestrzenią i sposobem na bliższy kontakt z miejscem.

Austria poza sezonem: spokojniejsza, lokalna, kulinarna

Wiosną i jesienią Austria pokazuje twarz, którą warto polecać na polskim rynku. Nie jest to już wyłącznie Austria narciarska ani wakacyjna Austria jezior i gór. To kraj spokojniejszych dróg, łagodniejszego światła, term, winnic, regionalnej kuchni i tras rowerowych bez wakacyjnego tłumu. Szczególnie mocno pracują tu Styria, Burgenland, Dolna Austria, Wiedeń i Karyntia.



©Camping Seeblick Toni

Styria: termy, wino i zielone wzgórza

Jeśli Austria poza sezonem miałaby zapach, w Styrii pachniałaby ciepłą wodą termalną, olejem dyniowym, winogronami i lasem po deszczu. To region, który nie potrzebuje plażowej pogody, żeby być atrakcyjny. Jego siłą są termy, kulinaria, łagodne krajobrazy, południowostyryjskie winnice i trasy rowerowe.



©Achensee Tourismus

W południowo-wschodniej Styrii, w Thermen- & Vulkanland, kamper może stać się bazą do bardzo komfortowej podróży regeneracyjnej. Rano spacer albo rower pośród wzgórz, po południu termy, wieczorem kolacja z regionalnymi produktami. Bad Waltersdorf, Bad Radkersburg, Riegersburg czy Bad Gleichenberg to punkty, które dobrze wpisują się w ten scenariusz.

Kontrolne ważenie pojazdów

Austriacka policja często kontroluje kampery o DMC do 3,5 t. Warto upewnić się, że pojazd wraz z bagażem nie przekracza dopuszczalnej masy, ponieważ za przeładowanie grożą surowe mandaty.

Burgenland: słońce, rowery i Jezioro Nezyderskie

Burgenland działa inaczej niż wysokogórska Austria. Jest łagodny, słoneczny, panoński. Zamiast rozległych alpejskich panoram oferuje szerokie krajobrazy, winnice, płaskie trasy rowerowe i Jezioro Nezyderskie.

Po sezonie ten region ma szczególny urok. Kamper zostaje na kempingu, rowery zjeżdżają z bagażnika, a dzień układa się naturalnie: trzciny nad jeziorem, kawa w małym miasteczku, wino po południu, spokojny wieczór pod otwartym niebem.

Podersdorf am See, Rust, Mörbisch am See, Neusiedl am See czy Weiden am See dobrze pokazują tę mniej pośpieszną Austrię. To kierunek dla rowerzystów, miłośników wina, obserwatorów ptaków...

Burgenland – praktyczna wyszukiwarka kempingów na regionalnym portalu

Karyntia – wyszukiwanie kempingów według określonych wymagań

Styria – strona z wyborem kempingów poszeregowanych według potrzeb, takich jak kemping z psem, blisko miasta lub źródeł termalnych

eprasa.pl ebdf10c36c



©Alpencamping Nenzing/Albrecht Schnabel

Absolutnie nie na dziko!

W Austrii nie wolno spać kamperem poza wyznaczonymi do tego miejscami. Kary dla podróżnych łamiących ten zakaz mogą być bardzo wysokie (często powyżej 220 euro od osoby).

Dolna Austria: Dunaj, Wachau i logika trasy

Dolna Austria jest idealna dla tych, którzy nie chcą przebywać w jednym miejscu przez cały tydzień. Caravaning działa tu najlepiej jako podróż objazdowa: Dunaj, Wachau, winnice, klasztory, zamki, miasteczka, lasy i łagodne góry.

Największym symbolem poza sezonem jest Wachau. Jesienią dolina Dunaju właściwie sama opowiada historię: winnice, Melk, Krems, Stein, ścieżka rowerowa wzdłuż rzeki, morele, wino i krajobraz, który nie wymaga wysokogórskiego przygotowania. To Austria w rytmie rzeki.

Wiedeń: city break bez hotelu

Wiedeń kamperem może brzmieć jak logistyczny paradoks. W praktyce jest jednym z najlepszych przykładów miejskiego caravaningu. Stolica Austrii ma kempingi i całoroczne miejsca postojowe, z których do centrum można dojechać komunikacją publiczną.

To ważna zmiana perspektywy: kamperem nie trzeba wjeżdżać pod muzeum ani szukać miejsca parkingowego przy Ringstraße. Model jest prosty: pojazd zostaje na przygotowanym miejscu, a miasto odkrywa się metrem, tramwajem, rowerem albo pieszo. Tak poznajemy muzea, kawiarnie, architekturę, koncerty, jarmarki adwentowe i gastronomię.

Karyntia: jeziora po wakacjach i spokojniejszy rytm

Karyntia najczęściej kojarzy się z latem. I słusznie, bo jej jeziora należą do najatrakcyjniejszych produktów kempingowych Austrii. Ale po sezonie region nie traci uroku. Zmienia tylko tempo.

Millstätter See, Wörthersee, Ossiacher See czy Faaker See poza wakacyjnym szczytem stają się spokojniejszą bazą do spacerów, roweru, wellness i krótkich pobytów regeneracyjnych. To propozycja dla osób, które chcą mieć wodę, widoki i dobre zaplecze, z kompletną letnią infrastrukturą.

Zimowy kemping: już nie survival, lecz komfortowy trend

Najciekawiej w segmencie caravaningu zimowego prezentują się Tyrol, Salzburg, Styria i Karyntia. Każdy z tych regionów oferuje inny scenariusz zimowej podróży.

Tyrol to klasyczny alpejski mit: narty, śnieg, doliny i kempingi blisko wyciągów. Rano można wyjść na stok, po południu wrócić do sauny, a wieczorem zamknąć dzień w ciepłym wnętrzu własnego kampera. To nie survival. To outdoor premium.

Salzburg łączy zimową naturę z kulturą. Można spędzić dzień na stoku albo w dolinie, a wieczorem pojechać do miasta Mozarta na jarmark, koncert lub spacer po historycznym centrum. Kamper pozwala połączyć oba światy bez zmiany stylu podróżowania.

Ziemia Salzburska – kompleksowa lista kempingów w regionie połączona z wyszukiwarką i szeroką listą kryteriów

Tyrol – prezentacja regionu; dziewicza natura, jeziora, glamping, kempingi i propozycje na zimowy wypoczynek

Vorarlberg – wyszukiwarka kempingów rejonu alpejskiego Vorarlberg z mapą lokalizacji

eprasa.pl ebdf10c36c

Styria zimą jest mniej oczywista, ale bardzo mocna produktowo. Szczególnie tam, gdzie kemping łączy się z termami, lokalną kuchnią i łagodnym krajobrazem. Nie każdy zimowy wyjazd musi oznaczać narty. Czasem lepszym scenariuszem są termy, sauna, spokojna noc i następnego dnia dalsza podróż.

Karyntia natomiast daje zimie południową miękkość. Góry, wellness, jeziora, jarmarki, świąteczna atmosfera i kempingi otwarte także w chłodniejszych miesiącach tworzą produkt dla tych, którzy chcą połączyć aktywność z odpoczynkiem.

Kamperem do miasta: nowy model city breaku

Austria jest dobrze przygotowana także do eksploracji metropolii podczas caravaningowej podróży. W wielu miastach znajdują się kempingi lub miejsca postojowe na obrzeżach, skąd do centrum można dojechać komunikacją publiczną lub rowerem. To model „park & explore": zostawiasz kampera tam, gdzie ma to sens, a miasto zwiedzasz wygodnie i bez stresu.

Najlepszym przykładem jest Wiedeń – z kempingami i całorocznym miejscem postojowym. To city break dla osób, które chcą mieć własny rytm: śniadanie przed kamperem, metro do centrum, muzeum, kawa, spacer, koncert, a wieczorem powrót do własnej przestrzeni.

Salzburg dodaje do tego komponent górski i kulturowy. To miasto, które może być eleganckim przystankiem w większej trasie przez Ziemię Salzburską – między jeziorami, dolinami i alpejskimi krajobrazami.

Graz świetnie działa jako miejski finał podróży przez Styrię. Po kilku dniach w termach i winnicach pojawia się miejska energia: Schlossberg, stare miasto, kawiarnie, restauracje i kreatywna atmosfera.

Innsbruck z kolei pokazuje, że city break i outdoor mogą iść w parze. Jednego dnia kawa w historycznym centrum, drugiego szlak, punkt widokowy albo zimą stok narciarski. To miasto z górami za plecami – bardzo atrakcyjne oblicze caravaningu.



© Nationalpark Camping Heiligenblut

Czy caravaning w Austrii jest kosztowny?

Kempingi: średni koszt noclegu na polu kempingowym wynosi około 41 euro za dobę (parcela + 2 osoby), zależnie od standardu i regionu (w Tyrolu lub nad jeziorami ceny są wyższe).

Opłaty drogowe (winiety): dla kamperów do 3,5 t obowiązują standardowe e-winiety. Winieta 10-dniowa to koszt 12,80 euro, a dwumiesięczna – 32 euro. Do tego trzeba doliczyć ewentualne opłaty za przejazd wybranymi tunelami lub alpejskimi trasami widokowymi.

Pojazdy powyżej 3,5 t: kampery cięższe niż 3,5 t nie korzystają z winiet, lecz wymagają urządzenia GO-Box. Opłata jest wtedy naliczana elektronicznie za każdy przejechany kilometr autostrady.



© Österreich Werbung

Dziewięć landów, wiele scenariuszy podróży

Austria ma tę przewagę, że każdy land może opowiedzieć caravaning inaczej.

Burgenland to słońce, rower, wino i Jezioro Neziderskie. Karyntia – jeziora, południowy klimat i kempingowy komfort. Dolna Austria – Dunaj, Wachau i objazdowa logika podróży. Górna Austria – Salzkammergut i jeziora stworzone do „lake hoppingu". Ziemia Salzburska – góry, wodospady, jeziora, miasto i zimowa atmosfera. Styria – termy, winnice, Dachstein i kulinarna Austria. Tyrol – alpejski outdoor i zimowy camping. Vorarlberg – kompaktowy land między Jeziorem Bodeńskim a Alpami. Wiedeń – kemping jako nowy model miejskiego wypoczynku.

Lebensgefühl Austria

Wiedeń – lista hoteli, hosteli oraz kempingów, przydatna podczas planowania eksploracji miasta

Górna Austria – oferta turystyczna zaprezentowana w ciekawy sposób

Dolna Austria – wyszukiwarka kempingów z regionalnymi kryteriami do wyboru

eprasa.pl ebdf10c36c

Paulina Rzepnikowska

TEST PRZYJAŹNI W SZWECJI

Pierwsza w życiu wyprawa kamperem



Razem z Martą postanowiłyśmy spróbować swoich sił w caravaningu i przekonać się, czy ta wyprawa będzie początkiem nowej pasji, czy końcem 20 lat pięknej przyjaźni. Wszak tydzień spędzony w domu na kółkach, przez 24 godziny razem, nie jest czymś zwyczajnym



Samo prowadzenie kampervana okazało się dość intuicyjne, ale największym lękiem napawała nas wizja parkowania na promie. Na szczęście załoga promu Polonia to zawodowcy i dzięki ich pomocy udało się bezproblemowo zaparkować nasz pojazd



Szwecja przywitała nas przepięknym zachodem słońca i to właśnie te widoki sprawiły, że chętnie wrócimy po więcej

eprasa.pl ebdf10c36c



Organizacja życia dwóch kobiet na małej przestrzeni nie zawsze jest łatwa, ale dbanie o urodę z takim widokiem to jak wyjazd do spa



Południowa Szwecja to idealny cel podróży kempingowych, szczególnie ze względu na bliskość portów promowych w Ystad i Trelleborgu. Port w Trelleborgu i kemping z takim widokiem dzieli zaledwie 5 km!





Podróż kampervanem dała nam poczucie wolności. Pierwszą noc spędziłyśmy na ogólnodostępnym parkingu tuż przy plaży. Obawiałyśmy się, że kempingi będą zatłoczone. Na szczęście myliłyśmy się, a widoki nadal rozpieszczały nasze zmysły



Mimo że pogoda bywała kapryśna, udało nam się rozpocząć sezon grillowy. Podstawowe zakupy spożywcze warto zrobić jeszcze w Polsce, choć nam dużą radość sprawiło testowanie szwedzkich słodyczy

eprasa.pl ebdf10c36c



Podróżując kamperem ze Szwecji do Polski, najlepiej wybrać drogę morską. Wybór rejsu promem Jantar pozwolił nam zaoszczędzić czas, paliwo oraz uniknąć wielogodzinnego prowadzenia pojazdu, łącząc transport z komfortowym noclegiem. Prom Jantar Unity Line wypłynął w swój pierwszy rejs w styczniu 2026 r., a ponad 60-osobowa załoga czuwa tam nad bezpieczeństwem i komfortem pasażerów



Ceny na kempingach w Szwecji pozytywnie zaskakują. Doba postoju kampervana, z możliwością opróżnienia WC, wylania szarej wody, z dostępem do prądu, kuchni i łazienek z prysznicami, to koszt ok. 140 zł w sezonie niskim



Czy zawsze wiedziałyśmy, co robić? Nie, ale z każdej opresji wychodziłyśmy cało! Pamiętajcie – zawsze chowamy przedłużacz pod auto...



Będąc w Trelleborgu, zdecydowanie warto odwiedzić The Viking Museum Trelleborgen. Jest to jedyna na świecie rekonstrukcja okrągłego fortu wikingów



eprasa.pl ebdf10c36c



Podróże kamperem przynoszą niesamowite doświadczenia. Wolność tego, gdzie nocujemy, piękne krajobrazy, poznawanie nowych krajów i ich kultur. Samowystarczalność i niezależność to cechy, za które tak wielu ludzi pokochało caravaning



Smygehuk to wysunięty najdalej na południe punkt Szwecji. Od 1930 r. stoi tu postać nagiej kobiety autorstwa Axela Ebbe, chyba najbardziej znanego szwedzkiego rzeźbiarza. Modelką artysty była ponoć babcia słynnej aktorki Umy Thurman!



Wspólna podróż kampervanem z przyjaciółką to wspaniała okazja do sprawdzenia się w niecodziennych warunkach. Kobiety nie mają się czego obawiać – to bezpieczna, inspirująca i niezwykle satysfakcjonująca forma odkrywania świata

eprasa.pl ebdf10c36c



KEMPINGI NA WYSPACH CRES I LOŠINJ

CHORWACKIE NOWOŚCI SEZONU

Czy Chorwacja to kraj, o którym można mówić „kempingowa perełka”? Zdecydowanie! Ten ceniony element biżuterii prezentuje się jeszcze lepiej na wyspach Cres i Lošinj, gdzie znajdują się kempingi Bijar**, Baldarin***, Slatina**** i Čikat****. Te cztery lokalizacje zapewniają szeroki wachlarz możliwości kempingowych, od spokojnych, naturystycznych oaz i tradycyjnego biwakowania nad morzem po rodzinne ośrodki z nowoczesnymi domkami mobilnymi, zakwaterowaniem glampingowym, przestronnymi stanowiskami kempingowymi, obiektami sportowymi, programami rozrywkowymi, restauracjami i pięknymi plażami. Kuszące? To tylko część bogatego standardu.



Na sezon 2026 grupa Jadranka Camps, właściciel wspomnianych kempingów, wprowadziła szereg ulepszeń, które mają na celu jeszcze większe podniesienie komfortu gości i poprawę jakości kempingu. Nowe i odnowione obiekty noclegowe, ulepszona infrastruktura i dodatkowe udogodnienia dla rodzin sprawiają, że tegoroczna oferta jest atrakcyjniejsza niż kiedykolwiek.

Slatina

Kemping Slatina stale poszerza swoją ofertę, inwestując w rozwiązania dla rodzin i gości poszukujących dodatkowego komfortu. W tym roku rozszerzono bazę noclegową o 10 nowych domków mobilnych Next, które ustawiono z gwarancją widoku na Morze Adriatyckie.

Rodziny z dziećmi będą zachwycone nową salą zabaw, docenią również działanie zmodernizowanej infrastruktury Wi-Fi, pokrywającej zasięgiem obszar całego kempingu.

W połączeniu z przestronnymi stanowiskami kempingowymi, doskonałym zapleczem sportowym, możliwością nurkowania i renomowanym programem „Kemping z psami” Slatina pozostaje jednym z najwszechstronniejszych miejsc kempingowych nad Adriatykiem.

eprasa.pl ebdf10c36c

Čikat

Położony w pachnącym lesie sosnowym na wyspie Lošinj, Čikat w tym roku rozszerzył i tak już bogatą ofertę dla rodzin. Goście mogą teraz korzystać z odnowionej restauracji Čikat, jedząc w przyjemnej atmosferze dania z karty lokalu.

Kemping wprowadził również nowe stanowiska kempingowe Comfort jako dodatkowy element oferty dla kempingowiczów poszukujących wyjątkowych wrażeń na świeżym powietrzu. Ponadto odnowiony węzeł sanitarny zapewnia większy komfort i nowoczesne udogodnienia, co dodatkowo podnosi jakość pobytu dla wszystkich gości. A są przecież jeszcze programy animacyjne, aquapark, zajęcia sportowe i udogodnienia dla dzieci. To wyznacznik wysokiego standardu.

Bijar

Dla gości ceniących sobie bardziej kameralną atmosferę kemping Bijar pozostaje urokliwą oazą w pobliżu zabytkowego miasta Osor.

W tym sezonie rodziny mogą korzystać z odnowionego placu zabaw dla dzieci, co tworzy jeszcze atrakcyjniejsze otoczenie dla młodszych gości, jednocześnie zachowując swobodną, autentyczną atmosferę kempingu, która czyni Bijar tak wyjątkowym.

Położenie pod wiekowymi sosnami oraz bliskość szlaków turystycznych i atrakcji kulturalnych sprawiają, że Bijar jest wciąż ulubionym miejscem miłośników przyrody.

Baldarin

Kemping Baldarin to z kolei miejsce dla naturystów. Tutaj, na południowym krańcu wyspy Cres znajdziemy spokój, prywatność i autentyczny kontakt z naturą.

Otoczony śródziemnomorskim krajobrazem, krystalicznie czystym morzem i dziewiczą przyrodą, Baldarin jest ucieczką od codzienności, stworzoną dla gości poszukujących spokoju i relaksu. Ten sezon jest wyjątkowy, ponieważ Baldarin obchodzi swoje 60-lecie,



a na 22 lipca planowana jest wielka uroczystość.

Ostatni dzwonek na letnie rezerwacje

Wraz z czasem upływającym do pełni tegorocznego sezonu turystycznego dostępność miejsc na kempingach staje się ograniczona. Gości, którzy jeszcze nie zaplanowali wakacji, zachęcamy do skorzystania z pozostałych opcji i zarezerwowania noclegu last minute na Cres i Lošinj. Zaręczamy, widoki i wrażenia pozostaną w pamięci na długo!

REKLAMA



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



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



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



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

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

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

eprasa.pl ebdf10c36c

SŁOŃCE W ZENICIE NAD ALEXĄ

Przed nami najdłuższe dni w roku. Słońce świeci z wysoka nad bałtyckimi plażami, a branża turystyczna pełną parą przygotowuje się do szczytu sezonu turystycznego, który rozpocznie się wraz z nastaniem wakacji.

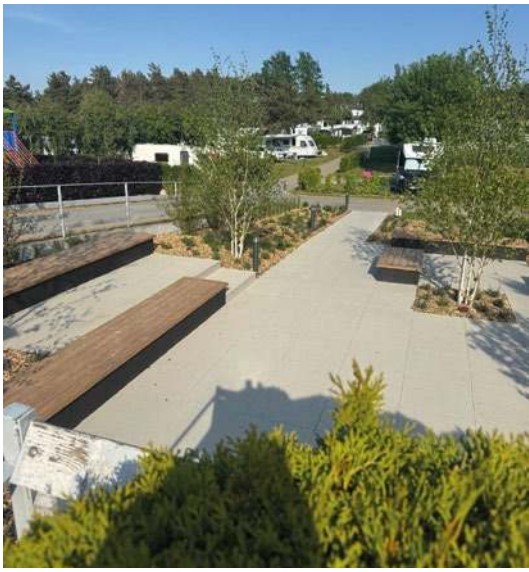
Jak zwykle na Aleksie okres przed latem to ostatnia prosta przygotowań, ostatnie szlify inwestycji i innowacji rozpoczętych zimą i na przedwiośniu. Co nowego czeka na turystów w tegoroczne wakacje?

Przede wszystkim przearanżowany i całkowicie nowy plac przed salą kominkową! Prace rozpoczęte późną wiosną zostały zakończone, a już podczas majówki było widać, że nowa koncepcja placu szczególnie przypadła do gustu młodszym gościom kempingu – starsze dzieci oblegały go od rana do nocy!

Wrażenie na stałych bywalcach robi również hol w budynku głównym, który przeszedł spektakularną metamorfozę. Jest nowocześnie, niebanalnie i przytulnie. Wyraziste kolory dodają energii, a cytrynowy sufit kojarzy się z latem, południem Europy i lemoniadą – same wakacyjne klimaty! Kącik czytelniczy zachęca do spędzenia tam mile czasu. Fani książek znajdą w holu także regał do bookcrossingu.

Wszyscy wiedzą, że Alexa oddała niedawno do użytku nowy blok sanitarny z pięknymi łazienkami dla najmłodszych, ale w tym roku powstaje też stanowisko do kąpieli czworonożnych gości! W dodatku będzie ono podwójne,





eprasa.pl ebdf10c36c

aby z łatwością móc wykąpać zarówno małe pieski, jak i te bardziej wyrośnięte.

Tradycyjnie na wakacje obiekt przygotowuje bogatą ofertę animacji. Od zorganizowanych zajęć i rozrywek dla dzieci, poprzez spotkania z alpakami, po wieczory z muzyką dla starszych gości. Wszystko jednak w ramach poszanowania ciszy nocnej, zaczynającej się o 22, ponieważ wypoczynek i spokój wszystkich gości jest priorytetem.

Poza bogatą ofertą rozrywkową Alexa zapewnia także szeroki wachlarz usług dodatkowych, pozwalający korzystać z atrakcji Wybrzeża także dzięki ograniczeniu liczby codziennych obowiązków. W wakacje na terenie obiektu działają bowiem sklep spożywczy, sklepik z pamiątkami oraz restauracja. Najmłodsi znajdą też na miejscu ulubione wakacyjne przekąski, takie jak lody i gofry.

Możliwość zaspokojenia wszystkich potrzeb w obrębie kempingu sprawia, że większość czasu można spędzić, korzystając z uroków plaży lub rowerowych wycieczek po okolicy. Bezpośrednie sąsiedztwo ścieżki rowerowej i prywatne, zamknięte zejście na plażę zapewniają komfort i bezpieczeństwo.



Poza działającym już jakiś czas w pełni funkcjonalnym systemem rezerwacji online, będącym unikatowym rozwiązaniem nie tylko w skali kraju, ale i Europy, Alexa postawiła w tym roku także na pełną transparentność w opłatach za energię elektryczną. Wszystkie parcele zostały objęte systemem rozliczania prądu według zużycia – koniec z ryczałtem. Teraz każdy płaci nie mniej, nie więcej, tylko dokładnie za zużyty prąd.

Dążenie do doskonałości to jedno, a drugie to rzetelne spełnienie warunków standaryzacji obiektów kempingowych, zgodnie z ustawą o usługach turystycznych. Alexa podlega regularnym kontrolom, a taki nadzór gwarantuje gościom poziom świadczonych usług i bezpieczeństwo podczas pobytu.

Zanim wybierzemy się na wypoczynek, warto zweryfikować standard obiektu, by nic nie zepsuło nam wyczekiwanego cały rok urlopu.





eprasa.pl ebdf10c36c

KEMPING FALKENSTEINER
GRUBHOF W CIENIU GÓR



Tutaj warto odpoczywać, wpatrując się w znajdujące się nieopodal austriackie szczyty na granicy Tyrolu i Salzburga. Warto też przyjechać z własnym zwierzakiem albo poszukiwać ciszy na specjalnej części kempingu.



Kemping Falkensteiner Grubhof leży niedaleko małego miasteczka Lofer, a w linii prostej, szukając wielkiego miasta, trafimy na Salzburg. W ofercie kempingów grupy Falkensteiner Grubhof reklamuje się jako kemping całosezonowy, co nie może dziwić z racji bliskości alpejskich atrakcji narciarskich. Możemy tutaj rezerwować parcele w programach Gold, Platinum i Diamond, co oznacza nie tylko wielkość wykupionej parceli, ale też lokalizację czy charakter strefy. I tak do wyboru mamy klasyczne pole namiotowe, parcele kempingowe o różnych wielkościach i w różnych lokalizacjach, strefę dla podróżujących ze zwierzętami oraz strefę ciszy. Kemping oferuje także wynajem domków w stylu schronisk alpejskich – Almhütten.

Wyjątkowe walory otaczającej kemping natury, widoki, charakterystyczne regionalne potrawy, SPA & Wellness sprawiają, że jest to rewelacyjny kemping, który doceni każdy i o każdej porze roku!

REKLAMA

JEDYNY KEMPING
W MIEŚCIE ZADAR

Twój idealny poranek nad samym morzem

Masz ochotę na poranne pływanie przed śniadaniem?
A może spokojną przejażdżkę rowerem wzdłuż wybrzeża?
Albo krótki spacer po starej części Zadaru na kawę i gelato?

W Falkensteiner Camping Zadar budzisz się z widokiem na morze — czekają na Ciebie spokojne plaże i świeże, morskie powietrze.

Niezależnie od tego, czy to czas z rodziną, wyjazd z przyjaciółmi, czy spokojne dni z psem. Zabierz swoich ulubionych ludzi — reszta ułoży się sama.



Say YES! to everything ZADAR REGION
CROATIA
ZADAR TOURIST BOARD
AWARD 2026

FALKENSTEINER
camping zadar

MAJSTORA RADOVANA 7, 23000 ZADAR, CHORWACJA
WWW.FALKENSTEINERCAMPING.COM

eprasa.pl ebdf10c36c

PRZYDASIZM

kult caravaningowy zwany „przyda się”



W namiocie trzymaliśmy się prostej zasady – im mniej, tym lepiej

Zuzanna Szewczyk

Kiedy podróżowaliśmy z namiotem, wiedzieliśmy, że do auta pakujemy tylko najpotrzebniejsze rzeczy. Kiedy jechaliśmy w góry, nie braliśmy dmuchańców do wody czy parawanów, a kiedy nad morze – niepotrzebne okazywały się wszelkie górskie akcesoria. Z podziałem na ciepłe i zimne kierunki bywało różnie, bo zdarzały się wyjazdy, kiedy w Norwegii chodziliśmy w krótkich spodenkach, a w Portugalii w środku lata zakładaliśmy grube bluzy; zawsze jednak działaliśmy zgodnie z zasadą „im mniej, tym lepiej”.

Kiedy jednak po kilkunastu latach podróży przesiedliśmy się do przyczepy, okazało się, że możemy spakować znacznie więcej, jako że umożliwia nam to większa przestrzeń. Jedziemy na niziny – kto wie, może buty górskie też się przydadzą? A może w Grecji latem przydadzą się dodatkowe koce i grube kołdry do spania? A może jednak parawan to „must have” zimą w górach? Kto wie? Przecież może się przyda!

Przyda się!

I tutaj właśnie wkraczamy w „przydasizm”, czyli skłonność do gromadzenia i pakowania rzeczy na zapas, bo przecież „przyda się”! Jeśli to określenie widzicie pierwszy raz na oczy, to prawidłowo. Właśnie je wymyśliłam. Idealnie opisuje to zjawisko, prawda?

Przyznaję, sama jestem „przydasiarą”, zwłaszcza w dziedzinie książek, bo tych na miesięczne wyjazdy potrafiłam brać nawet kilkanaście (szczęśliwie w pewnym momencie pojawiły się e-booki!). Podobnie było z ubraniami, sprzętami, zabawkami, grami i milionem innych rzeczy, które – jak wiadomo – przydają się w trakcie podróży. W końcu to nie

eprasa.pl ebdf10c36c



Przydasizm to popularne zjawisko caravaningowe – w końcu wszystko się przyda!

weekendowy wypad za miasto, którego celem jest odcięcie się od codziennego życia i rutyny. Toż to już długi wyjazd, co najmniej kilkutygodniowy, niemal jak tymczasowe mieszkanie! Czemu więc sobie czegoś odmawiać i coś zmieniać w dotychczasowym stylu życia? Wszystko się przecież przyda.

Faktem jest, że moja rodzinka przyczepę poniekąd potraktowała jak składzik. W domu się nie mieści (a już z pewnością w domu się to nie przyda!), to siup do przyczepy. I tak po troszku, ziarnko do ziarnka i oto... miarka nie tyle się zebrała, ile się przebrała! W domu fajnie pusto, jest miejsce na inne rzeczy – bardziej codzienne, mniej wakacyjne, a przyczepa się cieszy, bo się przydaje, a i my mamy wszystko pod ręką. I wszystko byłoby pięknie – tylko co, jeśli nagle chcemy się przesiąść do vana?



Kampery mają to do siebie, że łatwo przybierają na wadze, a nadzwyczajnie ciężko ją zrzucają

Same genialne pomysły

Tutaj pojawia się problem – a jaki? Cóż, ano taki, że kamper ma to do siebie, że łatwo przybiera na wadze... a znacznie ciężej ją zrzuca. A jak już zrzuca sprawnie, to zwykle pod czujnym okiem policjantów i niedaleko wagi, która przed sekundą wskazała znacznie więcej kilogramów, niż powinna i już na zawsze będzie budzić skojarzenia. „Przecież nie musieliśmy brać aż tylu rzeczy!". Mimo że kamperem podróżujemy już przeszło dwa lata, ani razu (i niech tak zostanie!) jeszcze nie zostaliśmy zważeni. Jednak nieraz ten temat przewija się w naszych rozmowach i zastanawiamy się, co możemy wyjąć z vana lub co jest nam niepotrzebne, by mieć zapas w razie kontroli i przejść ją bezproblemowo. I pewnego wieczoru, kiedy znowu wypłynął temat ważenia, moi rodzice wpadli na genialny pomysł – już wiedzą, co robić w sytuacji, gdyby jakimś cudem się okazało, że przekroczyliśmy dopuszczalną wagę i musielibyśmy zejść do właściwej. I niech Wam nawet przez myśl nie przemknie, że mogłyby to być normalne pomysły w stylu „spuścić czystą wodę ze zbiornika" – nie, nie, moi cudni rodziciele patrząc mi i siostrze w oczy, przyznali, że „No to co, jak będzie za dużo, to Zuza z Julą wysiadacie i idziecie dalej pieszo. Co wy na to?". Oczywiście to żart! Ale tyle razy był przywoływany w różnych naszych rozmowach, że już dołączył do naszego stałego repertuaru dowcipów. Ale słuchajcie, rozwiązanie zawsze jest!

Podróżnicza emerytura

Wracając do naszego „przydasizmu" – przyznaję, przejście na kampera było nie lada gratką. Po pierwsze, wszystkie, wszyściuteńkie rzeczy, które przed kilkoma laty znalazły swoją siedzibę w schowkach w przyczepie, teraz wróciły do zapychania naszych domowych szafek (choć część opuściła nas już na zawsze i odbyła dalszą podróż kolorowymi kontenerami, a część przemierzyła świat, poszukując nowych właścicieli). Ale w końcu się udało – przyczepa była pusta. Równie pusty był świeżo kupiony kamper, do którego już kilka dni później powoli zaczęliśmy się wprowadzać. Tym razem wiedzieliśmy już jednak, że nie chcemy tych wszystkich rzeczy wkładać z powrotem do nowego domu na kołach, a przy tym oczywiście ciążyła nam kwestia wagi. Pojawiło się pytanie – co jest nam tak naprawdę potrzebne? Nagle okazało się, że nasz kochany parawan, ostatnio używany nad Bałtykiem w 2012 r., odchodzi na podróżniczą emeryturę i zostaje w domu. A trzeba mu przyznać, że razem z nami odwiedził więcej państw niż przeciętny Polak w ciągu życia, toteż decyzja o jego zostawieniu nie była najłatwiejsza! Podobnie ma się sprawa z piłką do siatkówki, która od kilku lat jest sflaczała i nie da się nią grać, a mimo to z nami jeździła, czy też z rozkładanym fotelem, który zajmował olbrzymią ilość miejsca, a w trakcie swojego żywota został użyty ledwie kilka razy. I z niewiadomych przyczyn te wszystkie rzeczy z nami jeździły, a ich amerykański sen zakończył się dopiero w momencie, gdy przerzuciliśmy się na vana, jako że w kamperze temat

eprasa.pl ebdf10c36c

wagi i dostępnego miejsca jest, jak by to powiedzieć, cięższy i nieco bardziej wymagający.

Na zapas

Gdy przeanalizowaliśmy kilka wyjazdów, okazało się, że na kempingu czy miejscówce do spania i tak chodzimy w klapkach i nie potrzeba żadnych specjalnych kapci czy dodatkowej pary butów. Podobnie doszliśmy do wniosku, że nawet jeśli w domu czasami w ruch idzie kilka garnków naraz, to w kamperze większa liczba naczyń jest totalnie niepraktyczna – wystarczy jeden, dwa garnki, a do tego patelnia plus kilka lekkich, być może silikonowych lub plastikowych naczyń i mamy pełną zastawę stołową! Zamiast upychać w szafki zapas ubrań na miesiąc i dokładać dodatkowy ciężar i objętość, wystarczy wziąć lekkie, szybkoschnące ubrania i je co jakiś czas prać (także ręcznie!). Jasne, może to być niewygodne, ale mam wrażenie, że na tym zawsze polegał caravaning – na lekkiej niewygodzie, ale jednak z bliskością natury i przygodą. Chociaż jeśli chodzi o pakowanie – branie bielizny na zapas całkowicie rozumiem, przecież na trzy noce trzeba spakować co najmniej pięć par w razie wszelkich nieprzewidzianych sytuacji! Idąc dalej – suszarkę do ubrań bez problemu zastąpi linka przewieszona między drzewami, którą stali bywalcy kempingów z pewnością kojarzą, a być może i nieraz w taką linkę weszli (przyznaję, zdarzyło mi się) lub chcąc oszczędzić drogi, urządzili sobie pod nią indywidualny konkurs limbo (w tej konkurencji też brałam udział!). Widziałam też taką poradę, że najlepiej pakować się z listą i to taką sporządzoną na poprzednim wyjeździe na podstawie analizy używanych rzeczy. Ale nie oszukujmy się – o ile niektórzy lubią tworzenie, a następnie odhaczanie po kolei punktów z listy, o tyle większość z nas niestety szybko porzuca taki pomysł na rzecz spontanicznego obładowywania się wszystkim, co wpadnie nam w ręce. Oczywiście nie wspominając już o tym, że tuż przed odjazdem trzeba okrążyć cały dom mniej więcej milion razy, by i tak wyjść z niego z przekonaniem, że czegoś na pewno się zapomniało. Może więc jednak warto o tej liście pomyśleć?



Wiedzieliśmy, że wprowadzając się do vana, musimy wszystkie niepotrzebne rzeczy zostawić w domu

A jeśli rzeczywiście pojawi się sytuacja, kiedy ktoś na głos powie te przeklęte słowa „przydałoby się teraz mieć XYZ", świetnie sprawdzi się improwizacja. Nagle się okazuje, że jedna trytytka zastąpi 10 innych przedmiotów, a z najgłupszych połączeń rzeczy stworzy się magiczny wynalazek, który zostanie z Wami na kolejne lata. W caravaningu nie chodzi o to, by mieć przy sobie milion gadżetów, tylko o to, by mając podstawowe przedmioty, a do tego głowę pełną pomysłów, poradzić sobie z każdą sytuacją. I wyjść z niej z uśmiechem na ustach, a niekiedy także i z historią do opowiadania znajomym przy ognisku.


Zamiast zabierania dużej ilości ubrań wystarczy je prać, a suszarki do ubrań zastępuje rozwieszona linka

O kulcie „przydasizmu"

Kiedy myślę, jak podróżuje mi się lepiej – czy z bagażnikiem wypchanym po brzegi sprzętami, czy jednak z mniejszą liczbą bibelotów – to nie potrafię jednoznacznie określić, co jest lepsze. Oczywiście wydaje się, że na koniec artykułu konkluzja powinna być jednoznaczna, ale myślę, że nie zawsze to, co wydaje się najlepsze, rzeczywiście takie jest, a przy tym każdy ma swoje grzeszki i to jest jak najbardziej OK, przecież nikt nie jest idealny! W skrócie – pamiętajcie o wadze, ale nie zapominajcie też o kulcie przydasizmu! Bo z jednej strony lepiej być, niż mieć, ale z drugiej – jak to mówią – od przybytku głowa nie boli.

eprasa.pl ebdf10c36c



Leasing kampera jest szczególnie atrakcyjny dla przedsiębiorców, którzy mogą wykorzystywać pojazd zarówno do celów prywatnych, jak i służbowych. Z najnowszego badania SAFE 2025 (Survey on the Access to Finance of Enterprises), realizowanego przez Europejski Bank Centralny oraz Komisję Europejską, wynika, że aż 63% małych i średnich przedsiębiorstw w Polsce uznaje leasing za jedno z kluczowych źródeł finansowania działalności. To najwyższy wynik w całej Unii Europejskiej, znacząco przewyższający średnią unijną wynoszącą 47%

KAMPERA TO JA MAM W LEASINGU!

Nie każdy może sobie pozwolić na zakup kampera za gotówkę. Dom na kołach jest dobrem luksusowym nie tylko z uwagi na koszt zakupu, ale też właśnie sukcesywne wydatki na utrzymanie go w należytej kondycji – wszak kamper stanowi złożenie dwóch bytów: pojazdu silnikowego i całego dobrodziejstwa czterech kątów. Naprzeciw temu wychodzą różne formy finansowania – kredyt czy system ratalny, no i skrojony dla przedsiębiorców leasing.

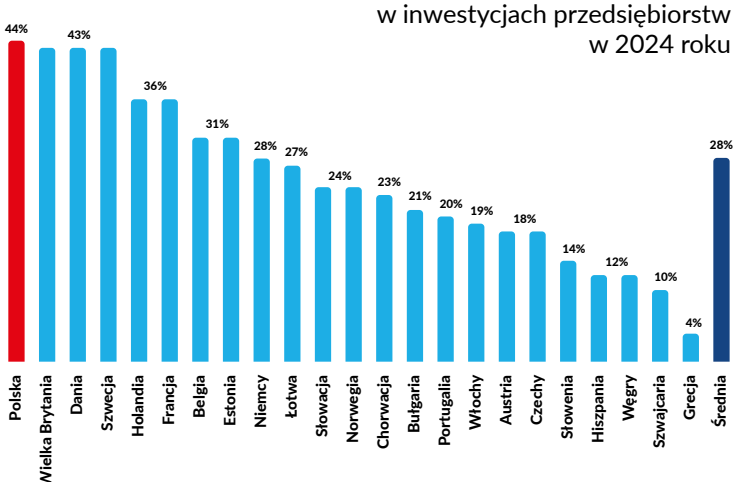
Rafał Dobrowolski
Fot. materiały: Bitmat, Eurostat, Leaseurope

Nas w tym artykule interesuje oczywiście ten ostatni z wymienionych. Tytułem wprowadzenia: leasing kampera to popularna forma finansowania pozwalająca na rozłożenie kosztów pojazdu w czasie, z możliwością zaliczenia rat i kosztów eksploatacyjnych do kosztów uzyskania przychodu. Wniosek? To szczególnie interesujące dla prowadzących działalność. Zwłaszcza że koszty te można zmniejszyć poprzez wynajem krótkoterminowy leasingowanego kampera.

A może to, czy będziemy mogli swobodnie dysponować kamperem, tj. wynajmując go, musi koniecznie znaleźć się w umowie? Zgodnie z Kodeksem cywilnym (art. 709)

eprasa.pl ebdf10c36c

Wskaźnik wykorzystania leasingu w inwestycjach przedsiębiorstw w 2024 roku



OBYWATEL UE

1. Wymagane dokumenty finansowe zależą od źródła, z jakiego klient osiąga dochód. Dokumenty należy zgromadzić zgodnie z wykazem dokumentów dla poszczególnych grup (www.vwbank.net.pl).

OBYWATEL SPOZA UE

1. Obcokrajowcy spoza Unii Europejskiej zobowiązani są do przedstawienia karty pobytu lub pozwolenia na pracę w Polsce. Umowa kredytu nie może być dłuższa niż okres pobytu w Polsce (nie dotyczy niebieskiej karty*). Analitycy w ramach indywidualnej oceny każdego wniosku mają możliwość przełamania tej zasady.

** Niebieska karta UE – zezwolenie na pobyt czasowy obcokrajowca w celu wykonywania pracy w zawodzie wymagającym wysokich kwalifikacji.*

2. Wymagane dokumenty finansowe zależą od źródła, z jakiego klient osiąga dochód. Dokumenty należy zgromadzić zgodnie z wykazem dokumentów dla poszczególnych grup (www.vwbank.net.pl)

korzystający (leasingobiorca) nie może oddać przedmiotu leasingu do używania osobie trzeciej bez zgody finansującego. Podnajem bez takiej zgody naraża nas na rozwiązanie umowy ze skutkiem natychmiastowym. Jeśli więc planujesz wynajmować kampera zarobkowo, musisz poinformować o tym leasingodawcę przed podpisaniem umowy. Co więcej, niektóre firmy pobierają za taką „swobodę" dodatkową opłatę, inne zgadzają się na podnajem krótkoterminowy, a jeszcze inne oferują dedykowane umowy, więc od początku przewidują komercyjny wynajem.

Niżej kolejne kluczowe pytania, na które warto sobie odpowiedzieć przed podpisaniem umowy. Słów więcej o finansach i strukturze leasingu. Każdego, kto prowadzi działalność gospodarczą, będzie interesowała optymalna wpłata własna (inicjalna) i wysokość kosztów całkowitych. To akurat pytanie, czy lepszy jest leasing operacyjny czy finansowy? Ten pierwszy jest lepszy dla VAT-owców (VAT odlicza się od raty). I nic dziwnego, że ta popularna forma finansowania wybierana jest głównie dla korzyści podatkowych (odliczanie VAT, raty netto w koszty), niskiej wpłaty własnej (10–20%) oraz prostoty procedur. Pozwala na zakup nowego lub używanego pojazdu bez zamrażania dużego kapitału, często z opcją sezonowej spłaty. Tu adekwatny komentarz specjalisty.

– Finansowanie samochodu typu kamper nie różni się niczym od finansowania samochodu osobowego czy dostawczego do 3,5 t (przy założeniu, że kamper ma właśnie DMC do 3,5 t). Wybór odpowiedniego rodzaju leasingu przede wszystkim wiąże się z formą prowadzonej działalności przez klienta, sposobem rozliczenia, byciem VAT-owcem lub nie – zwraca uwagę Dawid Turkowski, Business Development and Innovations Department Director, Toyota Financial Services.

– Optymalny dobór zawsze powinien być skonsultowany przez klienta z księgowym, który prowadzi finanse firmy i doradzi odpowiedni produkt. Nie jest tajemnicą, że większość klientów decyduje się na leasing operacyjny, a rozliczenie kosztów będzie wynikało z formy użytkowania pojazdu: tylko w celach zarobkowych, prywatnych

Jak zwiększyć opłacalność leasingu?

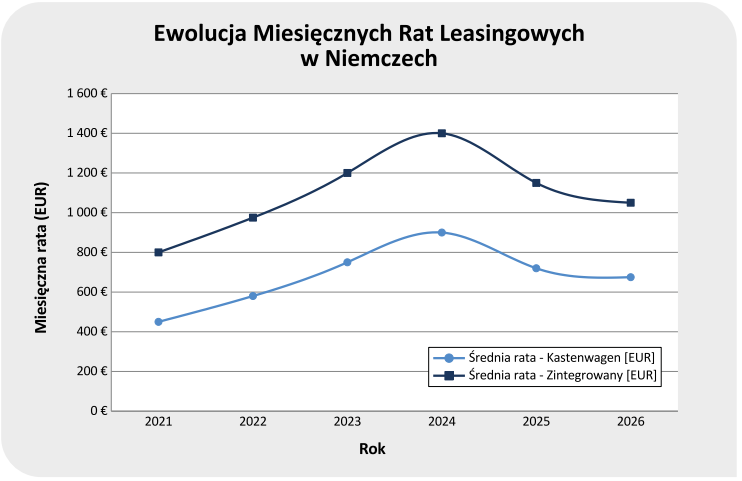
Złożenie wniosku leasingowego warto poprzedzić konsultacją z księgowością, która obsługuje naszą firmę, by wybrać najkorzystniejsze warunki finansowania. Umowa leasingu określa warunki finansowe, wysokość rat, okres spłat oraz inne ważne szczegóły dotyczące korzystania z pojazdu. Ostatni z rygorów jest istotny, jeśli chcemy zmniejszyć obciążenia finansowe, np. wynajmując kampera poprzez platformę BookingCamper.pl, co pozwala znacząco zwiększyć opłacalność inwestycji, często pokrywającej nie tylko raty, ale właśnie generującej zysk! W szczycie sezonu (kwiecień/maj – wrzesień) wynajem kampera może przynieść ok. 50–60 tys. zł przychodu brutto, co sprawia, że kamper staje się samofinansującym aktywem. Na platformie BookingCamper.pl można zarejestrować zarówno nowoczesne, jak i starsze pojazdy (vintage), co otwiera drogę do zarobku również dla posiadaczy tańszych kamperów.

eprasa.pl ebdf10c36c

Rynek Leasingu Kamperów w Niemczech (2021 – 2026)

Analiza uśrednionych miesięcznych rat transakcyjnych i trendów rynkowych

Rok	Średnia rata – Kastenwagen [EUR]	Średnia rata – zintegrowany [EUR]	Indeks kosztu finansowania	Główny czynnik rynkowy
2021	450 €	800 €	75%	Niskie stopy procentowe, brak rabatów z powodu pandemii i ograniczonej dostępności
2022	580 €	975 €	90%	Początek podwyżek stóp przez EBC, silny wzrost cen katalogowych pojazdów
2023	750 €	1200 €	100%	Szczyt drożyzny i stóp procentowych, drastyczny spadek nowych umów
2024	900 €	1400 €	85%	Szczyt kosztów finansowania, pojawienie się pierwszych nadwyżek na placach
2025	720 €	1150 €	80%	Pęknięcie bańki, fabryczne dopłaty do leasingu (Leasing-Aktionen) i rabaty
2026	675 €	1050 €	82%	Stabilizacja na niższym poziomie, powrót normalnej cykliczności i promocji



W latach 2023-2024 banki w Niemczech, (np. Santander Consumer Bank, który jest tam głównym graczem w finansowaniu caravaningu, podniosły marże dla ryzykownego segmentu kamperów. Potem nastąpiła nadpodaż nowych pojazdów, co zmusiło producentów do obniżenia cena, a to obniżyło koszty leasingu.

czy mieszanych. Klienci firmowi, którzy finansują zakup pojazdu kamper leasingiem, wybierają formę finansowania z odkupem po okresie umowy leasingu. Wpłata własna na początku umowy (od 0 do nawet 45%) i wartość odkupu na koniec umowy definiują wartości rat miesięcznych, na które może sobie pozwolić przedsiębiorca.

Wspomnijmy, że od 1 stycznia 2026 r. zasady leasingu kamperów uległy zaostrzeniu, co znacząco wpłynęło na opłacalność rejestracji takich jako osobowy lub ciężarowy. W 2026 r. limit zaliczania rat leasingowych do kosztów uzyskania przychodu (dla aut spalinowych) wynosi nie 160 tys. zł, ale 100 tys. zł. Jeśli kamper ma DMC powyżej 3,5 t lub spełnia wymogi „pojazdu ciężarowego" (VAT-1/VAT-2) i jest używany tylko do działalności, przysługuje nam 100-proc. odliczenie VAT.

Swoboda przepływu kapitału w UE

Mając na uwadze wspólnotowy rynek, leasing kamperów w krajach o bogatej kulturze caravaningowej (np. w Niemczech) wydaje się zdroworozsądkowo łatwiejszy niż w Polsce. Rynek naszego zachodniego sąsiada przewodzi w stawce r/r rejestracji nowych i używanych pośród krajów UE. W segmencie B2B oraz wśród dużych operatorów flotowych leasing i wynajem długoterminowy jest bardzo popularny. Niemieckie wypożyczalnie niemal w całości finansują zakupy w ten sposób. Co jeszcze ciekawsze, od niedawna leasing prywatny gwałtownie rośnie w tempie ok. 7% rocznie, stając się realną alternatywą dla zamrożenia własnego kapitału. Ponieważ rynek wtórny bije obecnie rekordy popularności, partnerzy tacy jak Deutsche Leasing AG czy akf leasing stworzyli dedykowane linie leasingowe dla kamperów używanych. Według najnowszych danych CIVD ponad 60% nowych kamperów wyjeżdża tam z salonów dzięki leasingowi, kredytom balonowym lub pożyczkom konsumenckim.

Ale czy w ogóle można wziąć leasing w innym kraju UE? Prawnie jest to możliwe, ale w praktyce bardzo trudne do zrealizowania i często mniej opłacalne, niż się wydaje. Większość zagranicznych firm leasingowych odmawia podmiotom, które nie mają siedziby lub stałego miejsca prowadzenia działalności w ich kraju. O przybliżenie zagadnienia poprosiliśmy kolejnego

eprasa.pl ebdf10c36c

eksperta, tym razem z VW Financial Services.

– Ten aspekt jest uzależniony od wymagań konkretnej firmy finansującej, ale w VW FS działa to w ten sposób. W przypadku finansowania przez przedsiębiorców (najem lub leasing) mamy następujące wymogi. Dla jednoosobowej działalności, jeśli reprezentantem jest obcokrajowiec, firma musi być zarejestrowana w Polsce i mieć polski NIP, jeśli reprezentant jest spoza UE – konieczna jest karta pobytu ważna co najmniej na okres finansowania auta, a jeśli reprezentant jest z UE – wymagamy jedynie paszportu. Z kolei w przypadku spółki wymagamy polskiego NIP-u, a jeśli reprezentantem jest obcokrajowiec – wymagany jest paszport (nie wymagamy karty pobytu) – wyjaśnia Tomasz Pękała.

Rozliczne przypadki przybliża tabelka 1. Rodzime firmy, specjalizujące się w sprzedaży kamperów w Polsce, zarówno polskich, jak i zagranicznych producentów, posiadają w swojej ofercie interesujące nas tu formy finansowania.

– Współpraca z firmami leasingowymi oparta jest przede wszystkim na tych operujących w kraju. Polski przedsiębiorca może łatwiej uzyskać finansowanie, przejść ocenę ryzyka kredytowego, a następnie spokojnie, w razie potrzeby dokonać zmian w umowie leasingowej u partnera. Za granicą zawsze firmy finansujące będą dużo bardziej restrykcyjnie podchodziły do klientów z innych krajów – podpowiada Dawid Turkowski.

Kamper starzeje się inaczej

Podczas gdy nowy samochód osobowy traci około 50% swojej wartości po trzech latach, kampery w tym samym czasie tracą najwyżej 20%. Boom na caravaning sprawił, że na rynku wtórnym takie domy na kołach wolniej tracą na wartości. Proces deprecjacji stabilizuje się po około pięciu latach – taki pojazd ma już za sobą największy spadek, ale nadal jest relatywnie nowoczesny, a to idealny moment na zakup z punktu widzenia ekonomii. W przypadku leasingu płacisz zasadniczo tylko za amortyzację podczas użytkowania. Jest ona najwyższa w przypadku kamperów w pierwszym roku i wynosi 15–20%, ale później znacznie się stabilizuje w porównaniu z samochodami osobowymi. Skorupowe poszycie z żelkotu klasycznych kamperów dużo lepiej radzi sobie z upływem czasu niż blaszanych kampervanów, więc zadbane egzemplarze kilkudziesięcioletnie wcale nie należą do wyjątków, a to oczywiście dla niektórych pokusa, by wejść w posiadanie niemłodego egzemplarza.



Pojazdy specjalne stanowią niszowy, ale niezwykle dynamicznie rozwijający się segment polskiego rynku leasingu, w którym to właśnie kampery są absolutnym fenomenem. Doniesienia dilerów z branży caravaningowej pozwalają sądzić, że aż dziewięciu na 10 właścicieli kamperów w Polsce to przedsiębiorcy. Leasing jest dla wielu z nich idealnym rozwiązaniem, skoro nie trzeba zamrażać własnego kapitału

Cóż, większość firm leasingowych w Polsce stosuje sztywną zasadę: wiek pojazdu + okres trwania leasingu nie może przekroczyć 10–12 lat. Jeśli chcesz wziąć leasing na pięć lat, kamper może mieć maksymalnie 5–7 lat w momencie zakupu. Dla starszych pojazdów (powyżej 8–10 lat) znalezienie tradycyjnego leasingu operacyjnego jest bardzo trudne lub wiąże się z wysoką marżą.

– Firmy leasingowe ograniczają wiek finansowanych pojazdów dla samochodów nowych oraz używanych. W przypadku finansowania leasingiem z niską wartością odkupu ryzyko utraty wartości jest po stronie klienta. Firmy leasingowe odpowiednio zabezpieczają ryzyko po swojej stronie, na wypadek np. szkody całkowitej w trakcie trwania umowy leasingu. Ograniczenia wiekowe oraz długości trwania umowy leasingu są decyzją biznesową firmy leasingowej i jej modelu działalności. Praktyką natomiast na rynku jest stosowanie maksymalnego okresu umowy na ok. 72–84 miesiące. Ma to związek m.in. z wartościami amortyzacji, która w przypadku leasingu operacyjnego jest po stronie finansującego. Umowa leasingu operacyjnego, bez względu na wiek pojazdu (nowy czy używany) nie może być natomiast krótsza niż 24 miesiące – wyjaśnia reprezentant Toyota Financial Services.

Polscy przedsiębiorcy chętnie wybierają leasing kamperów ze względu na doskonały współczynnik TCO. Samochody kempingowe

eprasa.pl ebdf10c36c

wykazują najniższą utratę wartości na rynku motoryzacyjnym – po 3–4 latach użytkowania w leasingu można je odsprzedać za kwotę zbliżoną do ceny zakupu netto!

– W przypadku finansowania aut w VW FS potencjał dotyczy raczej nowych i używanych kampervanów niż klasycznych kamperów. W przypadku leasingu klasycznego okres finansowania to 24, 36, 48, 60, 72 miesiące, a dla kamperów 84 miesiące. W przypadku samochodów używanych innych marek (również kamperów) dopuszczamy tylko leasing klasyczny – dodaje ekspert VW Financial Services.

Ubezpieczenie odpłatnego użytkowania

Mając na uwadze wspomnianą utratę wartości pojazdu, leasingodawcy wymagają pełnego ubezpieczenia, tj. AC/OC/NNW. Warto też zapytać o ubezpieczenie GAP, które chroni przed utratą wartości pojazdu.

– W przypadku finansowania leasingiem operacyjnym środek trwały i jego amortyzacja są po stronie finansującego. Naturalne jest, że firma leasingowa zabezpiecza swoje aktywa, a najpopularniejszym produktem jest ubezpieczenie AC (z cesją na leasingodawcę lub polisą leasingodawcy). Ubezpieczenie jest wymagane na cały okres umowy (co też ogranicza maksymalny wiek pojazdu / okres umowy leasingowej). Firmy leasingowe natomiast stosują również inne formy zabezpieczenia, są to już indywidualne negocjacje z firmami finansującymi, jak również możliwościami przedłożenia odpowiednich zabezpieczeń przez klientów – wyjaśnia Dawid Turkowski.

Cóż, nie ma wyjątków. To ogólna zasada dla wszystkich leasingowanych samochodów. Najpóźniej w dniu rejestracji samochodu należy ubezpieczyć samochód w zakresie OC, NNW, AC z ryzykiem uszkodzenia, kradzieży i rabunku auta.

No dobrze, ale przecież prócz pojazdów seryjnych i od początku stworzonych jako „kamper" na rynku nie brak propozycji mniejszych firm zabudowujących, które podejmują się stworzenia kampera z pojazdu bazowego dostarczonego przez klienta. Czy taki pojazd, który nierzadko powstaje w ciągu kilku miesięcy, także może być przedmiotem leasingu? Wszak od zakupu pojazdu bazowego do uwieńczenia dzieła mija nie tylko sporo czasu, ale taki sukcesywnie doposażany w ten sposób pojazd ma finalnie wiele większą wartość, np. zamiast 100 tys. zł skompletowany kosztuje 300 tys. zł. I tu dobra wiadomość.

– Tak, dopuszczamy finansowanie auta z zabudową kempingową. Posiadamy listę firm zabudowujących, które są rekomendowane przez producenta, a także zakres zmian (a właściwie ich wartość) i sposób finansowania auta, które podlegają konkretnym regulacjom, np. w kontekście odpowiedniego sposobu liczenia wartości końcowej – zapewnia Tomasz Pękała.

Nie jest też przeszkodą, by przedmiotem leasingu był np. furgon ciężarowy, który w toku procesu zabudowy zyskuje walory pojazdu kempingowego.

– Możliwe jest wyleasingowanie samochodu dostawczego, a następnie uzyskanie zgody na zmianę przeznaczenia pojazdu. Decyzja ta wydawana jest zawsze indywidualnie. Leasingobiorca bez zgody leasingodawcy nie może dokonywać trwałych przeróbek, zmian konstrukcyjnych czy modyfikacji pojazdu. Istotnym elementem jest, aby zabudowę wykonała profesjonalna firma, która dostarczy pełną dokumentację, czyli specyfikację ze szczegółowym opisem i wyceną, oraz dokumenty niezbędne do zmiany przeznaczenia pojazdu na kempingowy specjalny. Taka zmiana wiąże się też z obowiązkiem zapłaty akcyzy, której koszt finalnie ponosi leasingobiorca – wyjaśnia Paulina Pawlicka z firmy Nest Lease.

Jak widać, ta forma finansowania może równie dobrze wspierać rodzime rzemiosło, tj. firmy zabudowujące. I widać już pierwsze egzemplarze takich domów na kołach na polskiej platformie stworzonej do wyszukiwania, porównywania oraz rezerwacji online samochodów kempingowych i przyczep.

– Jak dotąd na naszej platformie 95% to pojazdy seryjne, ale i to się zmienia, bo fani caravaningu po prostu lubią i chcą wynajmować nietuzinkowe egzemplarze kamperów – potwierdza Bartosz Gas, dyrektor projektu BookingCamper.pl.

Limity kilometrów

Bodaj największą przeszkodą – mając na uwadze specyfikę leasingu pojazdu kempingowego i możliwości zwiększenia opłacalności tej formuły posiadania dzięki platformie Bookingcamper.pl – są limity przebiegu. Niektóre umowy leasingowe, szczególnie dla używanych aut, mogą ograniczać roczny przebieg. Jaki limit zazwyczaj nas obowiązuje? A co, jeśli zostanie przekroczony?



Nie trzeba też finansować w ten sposób tylko seryjnie produkowanych kamperów. Niektórzy leasingodawcy dopuszczają, by przedmiotem umowy był np. pojazd dostawczy, który dopiero zyska zabudowę wykonaną przez wybraną przez nas firmę!

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

– Limit kilometrów jest zależny od rodzaju finansowania. W przypadku kiedy klient zdecyduje się, by całe ryzyko utraty wartości przedmiotu leasingu było po jego stronie, jest niska wartość odkupu po umowie leasingu (np. rzędu 1–10%) – limit kilometrów nie występuje lub występuje bardzo sporadycznie. W przypadku kiedy klient podpisuje umowę leasingu opartego na wysokiej wartości odkupu lub umowie najmu, gdzie ryzyko wartości rynkowej jest po stronie finansującego – występuje limit kilometrów (rocznie lub na cały okres umowy) w relacji leasingobiorca – firma leasingowa. Innym wątkiem jest limit kilometrów stosowany przez firmy wynajmujące kampery swoim klientom. Albo przenoszą zobowiązania wobec firmy leasingowej na klientów, albo szukają dodatkowych źródeł przychodu za dodatkowe kilometry przy pojazdach, gdzie takich zobowiązań do firm leasingowych nie mają – odpowiada Dawid Turkowski.

– W przypadku aut nowych marki VW Samochody Dostawcze w Leasingu JAK ABONAMENT obowiązuje roczny limit przebiegu 10–80 tys. km (z wyjątkiem okresu czterech lat, wówczas obowiązuje maks. 60 tys. km na rok). W produkcie najmowym jest to 10–40 tys. km rocznie. Jeśli chodzi o auta używane i Leasing JAK ABONAMENT, to obowiązuje limit 10–40 tys. km rocznie – precyzuje Tomasz Pękała.

Jak to wygląda w praktyce, dobrze widać po rezerwacjach na wspomnianej platformie BookingCamper.pl, gdzie jeszcze do ubiegłego roku wiele pojazdów (ok. 80%) udostępnianych było bez limitu kilometrów w trakcie najmu, ale i to się zmienia.

– W tym roku kamperów z limitem kilometrów jest znacznie więcej – mówimy tu głównie o pojazdach nowych i do dwóch lat. Zdarza się jednak, że i pojazdy trochę starsze, bo cztero–pięcioletnie również mają limity kilometrów przy wynajmie. Podyktowane jest to opłacalnością i wartością zysku netto za najem z danego okresu, a także przypuszczalną utratą wartości – mówi dyrektor projektu BookingCamper.pl.

Intensywniejsza eksploatacja oznacza przecież szybszą utratę wartości pojazdu. Z tych i innych względów dla coraz większej liczby kamperów wynajmujący wprowadzili dzienne limity kilometrów (zwykle od 350 do 500 km) i dodatkowe opłaty za ich przekroczenie.

Leasing finansowy a operacyjny w kontekście przepisów podatkowych

Leasing finansowy podatkowo to w dużym skrócie: faktura na wartość pojazdu i część odsetkowa plus VAT, który można odliczyć od razu (czyli duża kwota do odliczenia, biorąc pod uwagę ograniczenia odliczeń, jeśli są). Następnie kapitał i odsetki są spłacane na podstawie not obciążeniowych. Dzisiaj nie jest preferowanym sposobem finansowania, nie każda firma leasingowa ma w swojej ofercie ten rodzaj leasingu. Z kolei operacyjny to raty/opłaty miesięczne plus VAT, który klienci mogą odliczać, a po zakończeniu umowy albo wykupić, albo oddać firmie finansującej (opcja wykupu po umowie leasingu). To łatwiejsze księgowania: rata to koszt, a nie jak w przypadku leasingu finansowego, gdzie jest dużo więcej pracy administracyjnej i księgowej. Warto zwrócić uwagę na większą elastyczność, jaką oferuje umowa leasingu operacyjnego.

REKLAMA



eprasa.pl ebdf10c36c

KAMPEREM PO MAZOWSZU

Po co jechać kamperem na Mazowsze? Żeby pojeździć tam rowerem albo popływać kajakiem! Zaparkować na skraju Puszczy Kampinoskiej i wykorzystać w stu procentach 200 km tras rowerowych, a w międzyczasie zajrzeć do domu Chopina i dawnej bazy cyrkowej. Pomieszkać chwilę nad Wkrą, Bzurą, Pilicą lub Bugiem, a gdy poczuje się zew przygody, wyruszyć na spływ kajakowy.



Można też zwiedzać zamki – od średniowiecznych, przez renesansowe, po romantyczne (wszystkie są nawiedzone!), skosztować piwa kozicowego od Kurpii podczas corocznego miodobrania i wgryźć się w jabłko z największego sadu Europy. Albo po prostu poleniuchować: skorzystać z wód termalnych, poleżeć na jednej z nadrzecznych plaż lub zaszyć się w takiej głuszy, gdzie znika zasięg i słychać tylko kumkanie żab. Mazowsze to także wielokulturowa mozaika krajobrazów, obyczajów, historii i smaków.

Kamperem na rowery

Jechać kamperem, żeby pojeździć na rowerze? To jest naprawdę świetny pomysł! Mazowieckie to raj dla miłośników aktywnego wypoczynku, zwłaszcza jazdy na dwóch kółkach. Tylko w Kampinoskim Parku Narodowym, czyli w prawdziwej puszczy, w której króluje łoś, można przejechać 200 km szlakami oznakowanymi specjalnie dla jednośladów.

Jednym z najciekawszych miejsc dla caravaningowców w otulinie Kampinoskiego Parku Narodowego jest Julinek Camp. Leży w sąsiedztwie Parku Rozrywki Julinek w Lesznie – jednego z najbardziej magicznych miejsc na Mazowszu. To dawna baza cyrkowa z dwiema stałymi arenami i mnóstwem atrakcji. Poza wszystkim, czego pragną podróżnicy oraz dzieci spragnione



Mazowsze to region stworzony do podróżowania kamperem. Różnorodne krajobrazy, setki kilometrów tras rowerowych, malownicze rzeki idealne na spływy kajakowe, wyjątkowe zabytki oraz stale rozwijająca się infrastruktura caravaningowa sprawiają, że każdy znajdzie tu coś dla siebie. Można aktywnie odkrywać region lub po prostu zatrzymać się na chwilę blisko natury i odpocząć od codziennego pośpiechu.

Coraz więcej miejsc na Mazowszu dostrzega potrzeby caravaningowców, dzięki czemu podróżowanie kamperem staje się wygodne, bezpieczne i komfortowe. Zachęcam do odkrywania naszego regionu z perspektywy kampera i przekonania się, jak wiele ma do zaoferowania.

Izabela Stelmańska
Prezes Mazowieckiej Regionalnej Organizacji Turystycznej

eprasa.pl ebdf10c36c

zabawy, jest też wypożyczalnia rowerów, więc jeśli nie zmieściły się w kamperze, nic nie szkodzi.

Julinek znajduje się w niewielkiej miejscowości Leszno na południowym skraju Puszczy Kampinoskiej. Stąd tylko 20 km do Żelazowej Woli i Domu Urodzenia Fryderyka Chopina. Zawsze warto tam zajrzeć, ale podczas weekendowej wizyty można usiąść przed budynkiem, w którym urodził się słynny kompozytor, i posłuchać jego muzyki granej na żywo z wnętrza dworku.

Kto kocha jazdę na dwóch kółkach w pięknych okolicznościach przyrody, powinien skosztować tej radości w parku krajobrazowym Podlaski Przełom Bugu, czyli na Mazowieckim Podlasiu. Na caravaningowców czekają tam dwa piękne miejsca: Wypoczynek nad Bugiem w Klepaczewie z wieloma dodatkowymi atrakcjami, jak spływy kajakowe i tyrolka, oraz Camping nad Sarenką – miejsce idealne dla osób poszukujących ciszy, świętego spokoju i dobrego domowego jedzenia. To jest właśnie Podlasie – tam zawsze dobrze karmią! A na rowerzystów czekają fantastyczne trasy – wschodni szlak rowerowy Green Velo oraz Nadbużański Szlak Rowerowy.

Kamperem i rowerem przez największy sad Europy

W Warce, cudownym starym mieście wybudowanym na malowniczej skarpie nad Pilicą, znajdują się aż dwa miejsca dla kamperów: Kemping nad Pilicą oraz Przystań na Winiarach Camp nr 274. Z tej drugiej miejscówki warto wspiąć się na skarpę, przejść przez piękny park ze starodrzewem i odwiedzić Muzeum im. Kazimierza Pułaskiego. To jedyne miejsce w Polsce, w którym odbywa się na początku lipca Parada Pułaskiego!

Warka jest idealnym miejscem na bazę wypadową do rajdów rowerowych po największym sadzie Europy. Wyobraź sobie: jedziesz rowerem drogą wśród sadów i czujesz ochotę na coś smakowitego i maksymalnie owocowego. Prosisz więc asystenta w telefonie, by znalazł Ci lokal w pobliżu z czymś pysznym, a on pyta: wolisz barszcz z jabłek grójeckich czy jabłkowe tiramisu?

20 czerwca 2026 r. startuje program z trasami dla rowerzystów, który dobrze współpracuje np. z Traseo i Google Maps. Może być wykorzystany podczas podróży jakimkolwiek środkiem lokomocji. Warto skorzystać, ponieważ opisuje ponad 20 różnych obiektów i zaprasza na ponad 30 certyfikowanych dań z jabłkami w różnych lokalach ziemi grójeckiej! Na słodko, słono i wytrawnie. Wyjątkowy smak i unikalne receptury kulinariów gwarantuje certyfikat „Jabłko na widelcu", którym mogą się poszczycić takie specjały szefów lokalnych restauracji jak Żurek królowej Bony, Udo kacze confitowane i Wareckie jabłuszka w cieście.

Program zawiera także niezwykłe opowieści i wyjątkowe wskazówki. Na przykład: do której tłoczni podjechać, by sprawdzić, jak powstaje sok jabłkowy? Skąd pochodzi stary wiatrak i jak do niego dotrzeć? Czy Pilica może leżeć nad Pilicą i co obie mają wspólnego z Łysą Górą? Można się także dowiedzieć, skąd w jednym z sanktuariów grójecczyzny wziął się stary zardzewiały sierp.

Żywy puls Mazowsza i więcej informacji na kanale MROT

Kamperem na spływ kajakowy

Kiedy już uda się skosztować paru dań z jabłkami, można wrócić do Warki i odpocząć na plaży nad Pilicą albo wypożyczyć kajak i doświadczyć, jak przyjazna jest rzeka, która pełniła kiedyś rolę południowej granicy Mazowsza. Ale nie tylko Pilica zaprasza na wioślarską przygodę.

Infrastruktura związana ze spływami kajakowymi w województwie mazowieckiem jest fantastyczna. Wystarczy umówić się w określonym miejscu nad rzeką – Wkrą, Bzurą, Bugiem lub Narwią, podjechać, zostawić auto, wsiąść do kajaka, przepłynąć wybraną trasę, wysiąść z kajaka, zabrać się z dostarczycielem kajaków do miejsca, w którym zostało auto, albo wręcz wsiąść do własnego samochodu podstawionego na mecie spływu – i już!



Chociaż z całego kompleksu pałacowo-parkowego w Kozienicach pozostała tylko lewa oficyna, możemy będąc tutaj, wyobrażać sobie, jak król Stanisław August Poniatowski przechadzał się po alejkach swojej rezydencji

eprasa.pl ebdf10c36c



Boiska wielofunkcyjne, korty tenisowe, place zabaw, plaża, kompleks kempingowy to obiekt Kurpiowska Kraina

Można się także zatrzymać na jednym z wybranych kempingów nad rzekami. Kto chce popływać Bzurą, powinien wybrać Moto Przystań Moto Camping w Plecewicach. Nad Wkrą są dwa świetne miejsca: Przystań nad Wkrą Kaja-Sobieski w Jońcu i Ośrodek Wypoczynkowy Wiosełko w Cieksynie. Podczas pobytu w tej drugiej miejscowości pozycja obowiązkowa: spacer szlakiem kolorowych drzew – piękny, szalony pomysł lokalnych dusz artystycznych.

Spływy kajakowe na Bugu organizują m.in. właściciele Wypoczynku nad Bugiem w Klepaczewie, a podczas pobytu na polu przy Hotelu Zamek Dom Polonii w Pułtusku można się nawet wybrać na romantyczną kolację w gondoli pływającej po Narwi!



Pułtuski zamek z XV w. Obecnie w budynku mieści się hotel, z którego okien można podziwiać park i malowniczo płynącą Narew

Kamperem do zamku

A skoro już dotarliśmy do pierwszego zamku, to warto wspomnieć, że województwo mazowieckie ma ich parę. Zamek w Czersku od wiosny do jesieni warto odwiedzać w weekendy – w każdą sobotę i niedzielę odbywają się tu rekonstrukcje historyczne, pikniki z rycerzami i damami, koncerty jazzowe, a w sierpniu fantastyczna noc spadających gwiazd. Do Czerska można podjechać z bazy nad Pilicą w Warce.

Podczas pobytu na polu przy zamku biskupów płockich w Pułtusku można zafundować sobie 20-minutową jazdę do średniowiecznej twierdzy książąt mazowieckich w Ciechanowie, a zaraz potem do Opinogóry z Muzeum Romantyzmu z zameczkiem, na widok którego można się zadumać nad tym, jak wieloznaczna jest nazwa stylu „gotycki".

Na południu województwa, czyli w historycznej Małopolsce, nie

eprasa.pl ebdf10c36c

wolno pominąć pięknego renesansowego zamku w Szydłowcu oraz gorącej atrakcji tego miasta, czyli kamieniołomu Podkowiński. Miłośnicy adrenaliny znajdą tam takie atrakcje jak via ferrata, czyli szlak wspinaczkowy na ścianie kamieniołomu z metalowymi linami i klamrami, oraz tyrolka, którą można śmignąć nad taflą wody! A skoro o wodzie mowa – zalew to jedno z najbardziej malowniczych miejsc Szydłowca. Nad jeziorem powstał kameralny Camper Park z pełną infrastrukturą rekreacyjną jak kąpielisko, plaża, wypożyczalnia sprzętu wodnego, plac zabaw, boisko do plażowej piłki nożnej i punkty gastronomiczne.

Z Szydłowca już tylko rzut beretem do Iłży i malowniczego zamku biskupów krakowskich – koniecznie trzeba wejść na wieżę, widok zapiera dech w piersiach!

I jeszcze Zamek Królewski na skarpie wiślanej – to jedna z wielu warszawskich atrakcji, których nie wolno pominąć podczas wizyty w stolicy. A gdybyście w trakcie przejazdu przez miasto zorientowali się, że trzeba natychmiast uzupełnić zapasy wody lub skorzystać z serwisu, jedźcie jak w dym do Warszawskiego Centrum Caravaningu przy Omulewskiej 27.

Kamperem na Kurpie

A co z lokalnym kolorytem? Jest tego mnóstwo: jabłka grójeckie, babka ziemniaczana, a na słodko mrowisko na Mazowieckim Podlasiu, ale jeśli ktoś chce się zanurzyć w lokalnych smakach i etnograficznych ciekawostkach, powinien pojechać na Kurpie!

Tuż obok Myszyńca, gdzie znajduje się słynna Katedra Kurpiowska, nad zalewem rzeki Rozogi, położony jest jeden z najciekawszych kompleksów sportowo-rekreacyjnych w województwie mazowieckim: Kurpiowska Kraina. To właśnie tutaj odbywa się co roku Miodobranie Kurpiowskie, kiedy okolicą rządzi kurpiowska kuchnia. Ale można jej też doświadczyć w miejscowej restauracji na co dzień.



Nad wodą w Gostyninie



W cieniu drzew na kempingu Młyn nad Sarenką

To świetne miejsce na bazę wypadową do Zagrody Kurpiowskiej w Kadzidle, Muzeum Kurpiowskiego w Ostrołęce oraz prywatnego Muzeum Kurpiowskiego w Wachu, które prowadzą jeden z ostatnich na świecie kurpiowskich bursztyniarzy i genialna koronczarka, której wzory kochają m.in. Japończycy. A gdyby ktoś zbłądził na Kurpie w Palmową Niedzielę, zobaczy w Łysych procesję z największymi palmami w województwie mazowieckim.

Kamperem po święty spokój

Po tak intensywnej wyprawie trzeba solidnie odpocząć. Na zachodnim Mazowszu można skorzystać z kąpieli w wodach termalnych. Czynne przez cały rok Termy Mszczonów od maja do października udostępniają Camper Strefę z pełną infrastrukturą dla kamperów. Można się też zatrzymać w miejscu bardziej kameralnym i bliższym natury, ale wciąż niedaleko mszczonowskich Term, a także Suntago – Park of Poland oraz miejsca uwielbianego przez miłośników nurkowania – Deepspot. To Brzozowe Rancho Camping w Lublinowie.

Zaszyć się w lesie można w Bazie Baranówka w Puszczy Kampinoskiej, a także na Campingu nr 74 w Kozienicach, jednym z najbardziej cenionych obiektów caravaningowych na Mazowszu. Położony nad Jeziorem Kozienickim, w sąsiedztwie rozległych kompleksów leśnych Puszczy Kozienickiej, pozwala połączyć relaks na plaży z aktywnym wypoczynkiem na rowerze, kajaku lub podczas leśnych spacerów. Miłośnicy nadbużańskiego spokoju mogą z kolei wybrać Camping nad Sarenką w Bużce.

Mapę z zaznaczonymi polami kamperowymi w województwie mazowieckim można pobrać przez internet ze strony ModanaMazowsze.pl – są na niej zaznaczone wszystkie informacje na temat infrastruktury obiektów. Poza opisami kempingów mapka zawiera także propozycje najciekawszych atrakcji turystycznych położonych w pobliżu.

Szerokiej drogi!

eprasa.pl ebdf10c36c



OD ZERA DO KAMPERA

Czyli o tym, jak mały busik legendą i najpopularniejszym pojazdem caravanningu został, i o tym, jak się w nim urządzić.

Czy zauważyliście, że gros gadżetów caravaningowych przedstawia małego vana, zwykle starego Volkswagena Bulli? Konia z rzędem temu, kto znajdzie w sklepie z pamiątkami magnes z Morelo lub Concordem. Stawiam dolary przeciwko orzechom, że to turystyczne mission impossible.

eprasa.pl ebdf10c36c

Manuela Warzybok

To małe kampervany stoją u podstaw popularności vanlife'u i caravaningu i bez większej przesady możemy stwierdzić, że to właśnie dzieci kwiaty, miłujące wolność i beztrosko podbijające świat w małym busiku Volkswagena, rozpropagowały ten styl podróży.

Małe jest piękne

Bezdyskusyjnie! Nikt mi nie powie, że alkowa jest bardziej sexy, niż California czy Marco Polo i ich wszyscy następcy i naśladowcy. Mały, zgrabny van ma zwartą, wciąż aerodynamiczną sylwetkę, przyzwoite osiągi i sensowne spalanie. Do tego wciśnie się wszędzie tam, gdzie nie zmieści się pełnoprawny kamper.

Te jakże podstawowe, banalne wręcz argumenty sprawiają, że omawiany segment pojazdów kempingowych ma nieustająco liczne grono fanów, a popularność zarówno fabrycznie zabudowanych aut, jak i rosnąca liczba konwersji produkowanych przez zabudowców potwierdza niesłabnącą popularność kampervanów. Do tego niezliczone samoróbki i przeróbki dla tych, którzy cenią sobie własną twórczość, lubią produkty „szyte" na miarę ich potrzeb lub budują sobie powoli swoje auto z powodu ograniczonego budżetu. Z czasem kampervany rozszerzyły swe grono i do małych busików dołączyły wszelkiej maści blaszaki i dostawczaki, które przy niewiele większych gabarytach oferują jednak wyraźnie więcej przestrzeni do zagospodarowania. I tu przechodzimy do sedna. Zagospodarowanie.

4 m², czyli patodeweloperka

Z kamperem jak z domem czy mieszkaniem – albo budujemy się od zera, albo kupujemy w stanie deweloperskim i musimy się do końca urządzić. Tak jak w mieszkaniówce, zarówno baza, jak i wyposażenie są uwarunkowane budżetem. Wprowadzając się do naszego mikroapartamentu, mamy kilka grup produktów, w które zwykle się zaopatrujemy.

Podzielmy je z grubsza na trzy grupy: wyposażenie niezbędne, opcjonalne i takie, bez którego można się z powodzeniem obejść, jednak decydujemy się na nie, bo mamy fantazję, lubimy luksus albo mamy akurat taki kaprys. Moja mama mówi na to fanaberie, a jako że to zwięzła i krótka nazwa, niechaj zostanie.

Oczywiście jeśli budujemy od zera, najbardziej rozległa będzie część wyposażenia podstawowego: meble, zbiorniki, krany, pompki, okna, ogrzewanie... można wyliczać bez końca, ale to temat na opasłą książkę, nie krótki artykuł. Zostawmy to więc fachowcom i skupmy się na tym, jak wyposażyć już posiadany pojazd kempingowy lub osobowy, by korzystać z uroków podróży na własnych zasadach i z własnym „M".

Coś z niczego

Jeżeli nie mamy kampera lub nie planujemy go mieć, za to korci nas wykorzystanie własnego auta, nie jest to aż tak trudne, jak mogłoby się wydawać. Najprostszą, acz chyba najdroższą opcją jest wrzucenie na dach namiotu dachowego i cyk, dom na kółkach gotowy! Trochę taniej wyjdzie nas dostawienie przedsionka, jeżeli mamy do dyspozycji pojazd typu SUV lub bus. W wersji superekonomicznej możemy sobie uwić gniazdko do spania wewnątrz auta za pomocą mniej lub bardziej dedykowanych materacy. Najbardziej hardkorowym pojazdem, który widziałam

WYPOSAŻENIE PODSTAWOWE:

Butla gazowa Campingaz R907



Przenośna lodówka kompresorowa Yolco KX30 Carbon



Przyłącze CEE 1,5 m 230 V



Lampa kempingowa Haba CampGlow



Zbiornik na wodę Kampa Splash z kranikiem 10 l



Stacja zasilania EcoFlow Delta 3 MAX



eprasa.pl ebdf10c36c

WYPOSAŻENIE OPCJONALNE:

CaliWindowBoxx – czarna torba do zabudowy okiennej



Szuflada wysuwana do bagażnika



Siatka dachowa, organizer dachowy



Przedsionek KAMPA Traverse Mid



Zbiornik na wodę z prysznicem Yolco WTP30



2 × torba Vanessa Mercedes Marco Polo Horizon do zabudowy okiennej



w takim aranżu, był dwuosobowy, elektryczny Smart, zamieszkiwany przez pewną szaloną Damę z Niemiec. Da się? Da się! Szacunek! Kto był w majówkę na Aleksie, ten wie, o czym mówię.

Nawet najbardziej spartański zestaw wymaga od nas miejsca do siedzenia na zewnątrz i czegoś do przygotowania posiłków, więc w ramach wyposażenia niezbędnego uwzględniłabym podstawowy zestaw mebli do siedzenia na zewnątrz, lodówkę oraz kuchenkę i oświetlenie. Jeżeli lodówka – to prąd. Dziś mamy takie czasy, że trudno się obyć bez zasilania, dlatego trzeba się zastanowić, czy będziemy korzystać z infrastruktury kempingowej i wystarczy nam przedłużacz i odpowiednie przejściówki, czy idziemy o krok dalej, rozbudowując instalację o dodatkowe akumulatory, stację zasilającą czy wręcz panele fotowoltaiczne.

Opcjonalnie przydatna okaże się zabudowa, czy to w postaci dopasowanych mebli, czy stworzona dzięki kreatywności właściciela – fajnie jest mieć jakieś miejsce do przechowywania i lepszej organizacji bagaży. Rozmach w urządzaniu zależy znów od założonego budżetu. Można się urządzić zarówno za pomocą pudeł z Ikei, jak i korzystając z usług wyspecjalizowanej firmy, która zbuduje nam śliczne i funkcjonalne mebelki na miarę. Warto podkreślić, że taka dedykowana zabudowa może mieć charakter tymczasowy i możemy łatwo i szybko wyjmować cały moduł lub go wsadzać, w zależności od potrzeb. To szczególnie przydatne, jeżeli używamy naszego samochodu na co dzień np. w celach zarobkowych.

Gdzieś pośrodku umieściłabym toaletę i prysznic. Niektórzy uważają, że to absolutna podstawa, inni, że coś, bez czego można się obejść. To ja to tak zostawię na środku.

Dział fanaberii i luksusu to coraz szerszy segment rynku, w którym znajdziemy akcesoria pozwalające nam na zwiększenie stopnia komfortu podróży. Zacznijmy od czegoś tak przyziemnego jak mata na ziemię. Da się bez tego żyć, ale wnosi się sakramencko do środka, więc jeżeli zatrzymujemy się gdzieś na dłużej niż tylko nocleg, warto się nad takim dodatkiem pochylić. Niech to będzie choćby wycieraczka!

Skoro już mowa o przyległościach, w przypadku większych pojazdów warto zaopatrzyć się w markizę lub przedsionek, które to pozwolą nam korzystać z uroków przebywania na zewnątrz bez względu na pogodę. Takie udogodnienia nie tylko chronią nas przed niekorzystną aurą, ale też pozwalają zwiększyć przestrzeń użytkową, a co za tym idzie komfort bytowania, a urządzenie tej przestrzeni za pomocą kolejnych dóbr luksusowych, takich jak wygodne meble, kostkarka do lodu, a nawet zmywarka, może wynieść nasz pobyt na kempingu na iście luksusowy poziom!

Na ziemię w przypadku małych aut sprowadza nas nieco ilość miejsca na bagaże, ale z doświadczenia wiem, że przedsionek, kostkarka i pompowana kanapa w Californii mieszczą się bez problemu!

Wprowadzamy się na gotowe

Troszkę łatwiej mają osoby decydujące się na zakup gotowego samochodu zbudowanego z myślą o caravanningu. Coraz więcej marek decyduje się na wystawienie w ofercie fabrycznego kampera. Już nie tylko VW California i Mercedes Marco Polo, ale też Renault, Ford i Toyota mają w swoich portfolio samochody kempingowe. Na rynku znajdziemy też dziesiątki, a nawet setki propozycji firm zajmujących się konwersją samochodów dostawczych na kempingowe. Liczba opcji i rozwiązań może przyprawić o zawrót głowy!

Kupując gotowego kampervana, mamy z głowy wymyślanie

eprasa.pl ebdf10c36c

podstaw: meble, instalacje, zbiorniki, spanie, zasilanie, zwykle też gotowanie i lodówkę – wszystkie te aspekty są rozpoznane i gotowe do użycia. Z podstaw pozostają nam do uzupełnienia drobiazgi: tekstylia, dodatkowe meble i oświetlenie, jakieś węże do wody i przyłącza do prądu, a w przypadku kuchenki gazowej butla.

Ponieważ podstawowe potrzeby zostały zaopiekowane już na starcie, dość szybko przechodzimy do opcji dodatkowych i luksusowych. We wnętrzu do dopracowania zostają detale: tekstylia, naczynia, organizer do przechowywania. Może to być toaleta, jeżeli nie mamy jej w zabudowie, może być markiza lub ścianki do niej, przedsionek, kostkarka, dodatkowe meble. Żeby to pomieścić, wszystko musi być kompaktowe, chowane jedno w drugie lub pompowane. Nawet małego kampervana można doposażyć na bogato, jeżeli będziemy pamiętać o kubaturze dodatków.

Każdemu według potrzeb

Z racji najdłuższego stażu i popularności na rynku pojazdów fabrycznych najłatwiej o akcesoria do fabrycznego Volkswagena Californii. Beneficjentami tej tradycji mogą być różne konwersje na bazie Volkswagena, ponieważ wiele akcesoriów pasuje do nich z racji współdzielenia nadwozia. Pozostałe samochody, im bardziej są unikalne, tym bardziej unikalnych wymagają rozwiązań.

Rynek kamperów jest bardzo zróżnicowany i nic nie wskazuje na to, żeby segment małych vanów czekał regres. Choć wielu zarzuca im ciasnotę, najmniejsze kampervany to jedyne pojazdy kempingowe, których można używać na co dzień. W tym zaś kryje się niezauważana często przez krytyków, ogromna oszczędność – brak konieczności utrzymywania drugiego samochodu do codziennej jazdy.

Mniejsza przestrzeń na pewno wymaga lepszej organizacji i pewnego minimalizmu, jednak plusy niedużych kampervanów zapewniają im nieustającą popularność wiernej rzeszy fanów.

Bez względu na to, czy budujemy kampera sami, czy powierzamy to wyspecjalizowanej firmie, budującej nam pojazd na miarę, czy kupujemy auto wykończone „pod klucz", zawsze czeka nas pewna liczba wyborów do dokonania. Zależą one tylko od naszej fantazji i zasobności portfela.



OPCJA DE LUXE:

Kostkarka do lodu Yolco ICM1 Carbon



Zmywarka nablatowa Yolco DWM02



Sofa dmuchana Yolco GS4W



Namiot dachowy ROOF SPACE 2



Panel słoneczny CaliFaktur



Mata podłogowa przed kamper



eprasa.pl ebdf10c36c

Chcesz podróżować intensywnie? Bez obaw! W porównaniu z apartamentami, a zwłaszcza pobytami w hotelach caravaning w Europie okazuje się znacznie tańszy – pozwala zaoszczędzić nawet do 60% budżetu. Co innego, że kamper jest relatywnie droższy w zakupie i utrzymaniu niż przyczepa kempingowa.



Rafał Dobrowolski
Fot. materiały: DWIF, CIVD, Tonke BV

LUKSUS WOLNOŚCI NADAL DLA MAS

eprasa.pl ebdf10c36c



Nowy kamper jest dobrem luksusowym. Próg wejścia jest wysoki, a koszty utrzymania r/r wyższe niż przyczepy. Ale taki dom na kołach gwarantuje najwyższy poziom swobody i może być mistrzem cięcia kosztów użytkowania: podróży, postoju, wyżywienia

Kiedyś caravaning był synonimem tanich wakacji dla mas. Dziś? Kojarzy się z luksusowym hotelem na kołach dla wybranych. Nowe przyczepy to wydatek przynajmniej kilkudziesięciu tysięcy złotych, a kilkukrotnie droższe są kampery. Cóż, współczesny fan podróżowania domami na kołach mocno się odmłodził i... wzbogacił. Społeczność ta zdominowana jest przez ludzi młodych (31–45 lat), aktywnych zawodowo, często prowadzących własne biznesy. To zasobność portfela sprawiła, że tacy np. Polacy masowo zaczęli wybierać fabrycznie nowe kampery, przebijając od niedawna w liczbie rejestracji r/r nie tylko Portugalczyków. Analogicznie jest w starych krajach Unii Europejskiej, gdzie od dekad trwa odwrót od przyczep – rejestruje się ich coraz mniej, a dominującą kategorią w pierwszych rejestracjach jest kamper.

Z drugiej strony nadal wśród społeczności aktywnie podróżujących znajdziemy takich, dla których skromny dom na kołach jest fundamentem satysfakcji. Wszak równie dobrze może to być materac wrzucony do auta czy namiot na dachu, przenośna kuchenka i lodówka. Jak więc wygląda koszt podróżowania kamperem i jego utrzymania? Czy faktycznie ten luksus generuje tylko wydatki?

Próg wejścia jest wysoki

Jeśli marzeniem jest kamper i ma to być pełnoprawna namiastka nieruchomości, więc ze wszystkimi zdobyczami cywilizacji – by wspomnieć łazienkę, a co dopiero osobistą elektrownię zdolną zapewnić samowystarczalność z dala od przyłączy 230 V – to na zakup używanego i przyzwoicie doposażonego egzemplarza trzeba przeznaczyć tyle, ile kosztuje najtańsze nowe auto miejskie. To irytujące, skoro w najlepszym wypadku wejdziemy w posiadanie 25-letniego auta. Cennik za fabrycznie nowe pokłady startuje od 300 tys. zł. 70 tys. euro to dziś próg wejścia – prawie dwukrotnie więcej niż dekadę temu, kiedy pojazdy bazowe nie były tak mocno jak dziś najeżone obowiązkowymi systemami bezpieczeństwa i minimalizującymi wpływ napędu spalinowego na środowisko.

Koszty utrzymania takiego dobra są relatywnie wyższe niż czterech kątów, bo gdy padnie lodówka, to nowa – taka do zabudowy – może kosztować nawet 12 tys. zł. Niespodzianek może być więcej, gdy np. okaże się, że poszycie zabudowy przecieka, a producent odmówił nam uznania reklamacji, bo nie dopełniliśmy obowiązkowych przeglądów szczelności. Jednak przeglądy (np. instalacji gazowej) to drobiazg w porównaniu z ubezpieczeniem takiego pojazdu. Standardowe AC chroni samochód – o ile tylko uszkodzenie jest wynikiem nagłego zdarzenia losowego (np. kolizji). Na postoju nagle odmówi posłuszeństwa mechanizm elektrycznego opuszczania łóżka z podsufitki? Ubezpieczyciel najpewniej odmówi wypłaty odszkodowania, sugerując naturalne zużycie urządzenia zabudowanego lub wadliwy montaż. A wtedy, oprócz popsutych wakacji, przyjdzie nam się zmierzyć z realiami małoseryjnej produkcji.

W czym problem? Na rynku działa aż kilkunastu producentów

eprasa.pl ebdf10c36c

gotowych systemów opuszczanych posłań. Może się okazać, że nasz kamper niemieckiej produkcji skrywa rozwiązania rodem z Włoch, a niewielka firma rodzinna dopiero za... miesiąc skompletuje zamówienie. Największy szok przeżywają właściciele kamperów, w których doszło do awarii drobnego elementu po gwarancji. Ceny w oficjalnych serwisach potrafią zwalić z nóg, skoro taki drobiazg jak np. programator wysokości ustawiania łóżka kosztuje nawet 450 euro.

Rada? Część zamienna kupiona u producenta kampera bywa nawet dwa razy droższa niż u faktycznego dostawcy oryginalnej części. Na takie i innego rodzaju zamienniki – dużo tańsze i będące standardem zasobooszczędnych napraw na rynku wtórnym – w przypadku kamperów nie ma co liczyć. Kolejny zaskakujący koszt? Ubezpieczenie szyb będzie pożądane szczególnie w przypadku w pełni zintegrowanego modelu, ale i tu może się okazać, że w produkcji takich specjalizuje się... turecka fabryka. Pośredników będzie kilku, to i marża wystrzeli do ponad 20 tys. zł. A większość towarzystw ubezpieczeniowych w ogólnych warunkach ubezpieczenia (OWU) dla szyb stosuje limit odpowiedzialności finansowej.

Idźmy dalej. Kto chce się wybierać w dalekie trasy, musi wziąć pod uwagę ryzyko złapania gumy. Współczesna motoryzacja to dojazdówki, czego nie uświadczysz w przypadku kampera. Koszt solidnego assistance warto uwzględnić w budżecie kosztów stałych. Owszem, znajdziemy polisy, które można dokupić dosłownie na chwilę przed planowanym wyjazdem (najczęściej na okres 7, 15 lub 30 dni). W praktyce jednak towarzystwa stosują tzw. karencję, więc ochrona zaczyna działać dopiero po 24, 48 lub nawet 72 godz. od momentu opłacenia składki. A i tak może się okazać, że w ubezpieczeniach krótkoterminowych znajdą się wyłączenia typu: ochrona nie obejmuje pojazdów o DMC powyżej 2,5/3 t. Kolejna przeszkoda to limit holowania – często tylko do 150–200 km. Krótko mówiąc, ochrona cennego dobra na zasadach ad hoc może być zgubna. To dlatego do rocznych kosztów stałych świadomi ryzyka wykupują OC plus AC w szerokim wariancie opieki, który jest kalkulowany według wartości kampera (1,3–2%), co oznacza np. 8 tys. zł dla nowiutkiego egzemplarza za 400 tys. zł.



Koszty wyżywienia czy napojów na czas rodzinnych wakacji stanowią poważny składnik budżetu. Aneks kuchenny na pokładzie kampera pozwala znacząco ciąć koszty

Rachunki za bycie w drodze

Kamper jest pojazdem silnikowym, więc każdy kilometr w podróży to mniej paliwa – w przypadku napędu konwencjonalnego. 3,5-tonowa masa i niemałych gabarytów zabudowa robią swoje, więc 10 l na każdą setkę będzie i tak dobrym wynikiem dla fanów ekojazdy. Do tego dochodzą koszty za korzystanie z dróg płatnych. Jeśli kamper ma w dowodzie rejestracyjnym DMC równą lub niższą niż 3,5 t, podlegasz dokładnie tym samym, tj. najniższym stawkom opłat, co zwykłe samochody osobowe. W ramach UE są jednak kraje, w których gabaryty i wysokość kampera mogą drastycznie zmienić cenę przejazdu. Przykładowo we Francji opłata na bramach wzrośnie nawet o 50%, gdy najwyższy punkt pojazdu przekracza 201 cm – a to wszystkie kategorie kamperów, które gwarantują pozycję stojącą w środku. Drożej dla wyższych posiadaczy niemałych kamperów jest też we Włoszech i Chorwacji, a aż dwukrotnie drożej na Węgrzech, gdzie kampery obowiązuje winieta D2 zamiast tej dla osobówek D1.

Skrupulatnie sumujący powyższe kwoty Czytelnik może odnieść wrażenie, że to świat dostępny tylko dla majętnych. Otóż nie. Tak jak każdy dom na kołach jest inny, tak rzesza fanów caravaningu potrafi czerpać satysfakcję z posiadania pojazdu kempingowego i bycia w drodze w sposób zaskakująco tani. Wraz z modą na pracę zdalną można przecież podróżować i zarabiać. Kamper to nie tylko wymarzone biuro na kołach. Niemało znudzonych mieszczańskim życiem ma namiastkę kampera, którego koszty stałe niewiele odbiegają od rachunków za utrzymanie auta osobowego. A posiadając kapsułę sypialną z minimalistycznym zapleczem kuchennym, są w stanie imać się przeróżnych zajęć przez cały rok, by wspomnieć prace sezonowe i przyjemność

eprasa.pl ebdf10c36c

Porównanie kosztów urlopu rodzinnego we Włoszech (dystans do celu podróży 959 km)

POZYCJA SCENARIUSZ	Budżetowy apartament i dojazd własnym autem (10% to posiłki w restauracjach, 90% samodzielnie przygotowane)	Przyczepa kempingowa + samochód osobowy (100% samodzielnie przygotowanych posiłków)	Kamper i ekonomiczna parcela na kempingu (w 25% posiłki w restauracjach, 75% samodzielnie przygotowane)	Hotel wyższej klasy i podróż samolotem (wyżywienie tylko w hotelu, jeśli jest w cenie noclegu)	Kamper wyższej klasy i ekskluzywna parcela z widokiem na morze (50% to posiłki w restauracji, 50% samodzielnie przygotowane)
Dojazd	68 €*	189 €***	360 €	3.248 €	404 €
Koszt posiadania	684 €**	1.199 €**	2.012 €	–	2.088 €
Nocleg	3.212 €	1.028 €	1.077 €	7.113 €	1.218 €
Wyżywienie	622 €	446 €	785 €	988 €	1.190 €
Łączne koszty wyjazdu urlopowego	**4.561 €**	**2.749 €**	**4.321 €**	**12.130 €**	**4.900 €**

* bez kosztów paliwa, ponieważ koszty użytkowania ADAC już je uwzględniają.
** w tym koszty paliwa
*** w tym zwiększone zużycie paliwa z powodu przyczepy kempingowej

Porównanie kosztów urlopu dla pary we Francji (dystans do celu podróży 1381 km)

POZYCJA SCENARIUSZ	Budżetowy apartament i dojazd własnym autem (10% to posiłki w restauracjach, 90% samodzielnie przygotowane)	Przyczepa kempingowa + samochód osobowy (100% samodzielnie przygotowanych posiłków)	Kamper i ekonomiczna parcela na kempingu (w 25% posiłki w restauracjach, 75% samodzielnie przygotowane)	Hotel wyższej klasy i podróż samolotem (wyżywienie tylko w hotelu, jeśli jest w cenie noclegu)	Kamper wyższej klasy i ekskluzywna parcela z widokiem na morze (50% to posiłki w restauracji, 50% samodzielnie przygotowane)
Dojazd	126 €*	352 €***	713 €	2.228 €	776 €
Koszt posiadania	985 €**	1.500 €**	2.012 €	–	2.088 €
Nocleg	2.199 €	584 €	908 €	5.875 €	1.111 €
Wyżywienie	397 €	304 €	589 €	– ****	1.010 €
Łączne koszty wyjazdu urlopowego	**3.707 €**	**2.740 €**	**4.221 €**	**8.103 €**	**4.985 €**

* bez kosztów paliwa, ponieważ koszty użytkowania ADAC już je uwzględniają.
** w tym koszty paliwa
*** w tym zwiększone zużycie paliwa z powodu przyczepy kempingowej

Porównanie kosztów urlopu rodzinnego w Szwecji (dystans do celu podróży 980 km)

POZYCJA SCENARIUSZ	Budżetowy apartament i dojazd własnym autem (10% to posiłki w restauracjach, 90% samodzielnie przygotowane)	Przyczepa kempingowa + samochód osobowy (100% samodzielnie przygotowanych posiłków)	Kamper i ekonomiczna parcela na kempingu (w 25% posiłki w restauracjach, 75% samodzielnie przygotowane)	Hotel wyższej klasy i podróż samolotem (wyżywienie tylko w hotelu, jeśli jest w cenie noclegu)	Kamper wyższej klasy i ekskluzywna parcela z widokiem na morze (50% to posiłki w restauracji, 50% samodzielnie przygotowane)
Dojazd	– *	72 €***	359 €	3.496 €	410 €
Koszt posiadania	699 €**	1.214 €**	2.012 €	–	2.088 €
Nocleg	2.920 €	396 €	303 €	4.915 €	416 €
Wyżywienie	655 €	542 €	959 €	2.684 €	1.523 €
Łączne koszty wyjazdu urlopowego	**4.274 €**	**2.749 €**	**3.633 €**	**11.094 €**	**4.436 €**

* bez kosztów paliwa, ponieważ koszty użytkowania ADAC już je uwzględniają.
** w tym koszty paliwa
*** w tym zwiększone zużycie paliwa z powodu przyczepy kempingowej

Caravaning pozwala zaoszczędzić do 1640 euro (35%) w porównaniu z apartamentami wakacyjnymi i podróżą samochodem i jest aż o 57% tańszy niż pobyt w czterogwiazdkowym hotelu i koszty biletów lotniczych. Trzy scenariusze 14-dniowych wakacji w najnowszym badaniu przeprowadzonym przez niemiecki DWIF na zlecenie CIVD potwierdzają przewagę pojazdów kempingowych

bycia w jednym miejscu dziś, by za tydzień dotrzeć gdzieś indziej.

Masz kampera autonomicznego, więc nie musisz korzystać z infrastruktury kempingowej, by skorzystać z prysznica, WC i zrzutu nieczystości? W Portugalii można potanić noclegi, bo korzystając z inicjatywy właścicieli winnic i gospodarstw rolnych, w ten sposób płacisz tylko za tzw. pakiet powitalny w postaci rzemieślniczej butelki wina i dobrej jakości serów. Podobnie jest we Francji czy w Wielkiej Brytanii, a inicjatywy tego typu gwarantują, że w zamian za bezpieczną przystań zapłacisz tyle samo, co na bazarze, więc nierzadko taniej niż w dyskoncie spożywczym!

Mając kampera, nie trzeba planować postoju na kempingach, które są relatywnie najdroższym miejscem pobytu. Ale i one okazują się najtańszym miejscem czasowego zakwaterowania! Rozliczne studia przypadków od lat potwierdzają, że pobyt na kempingu jest przystępniejszy cenowo niż apartamenty nad morzem, a co dopiero hotele, jeśli porównamy takie koszty jak transport, zakwaterowanie i wyżywienie.

Na potrzeby tego artykułu przybliżmy najnowsze badanie przeprowadzone przez Niemiecki Instytut Ekonomiki Turystyki (DWIF). Porównując koszyki wydatków, wzięto pod uwagę ceny obowiązujące latem w 2024 i 2025 r., a uśrednione wydatki przyjęto za pobyt 14-dniowy osobno dla

eprasa.pl ebdf10c36c



W Polsce i wielu miejscach w Europie możesz nocować na dziko, korzystając z uroków natury za darmo. Kamper to większa swoboda i tańszy postój niż podróżowanie z przyczepą kempingową

czteroosobowej rodziny i dwójki osób. Co istotne, za każdym razem uwzględniono całkowity koszt posiadania 11-letniej przyczepy i sześcioletniego kampera.

Na potrzeby transparentności swoistego rankingu podróżowania przyjęto, że wybierający się w podróż startują w tym samym miejscu – tu akurat w centralnym geograficznym dla Niemiec. W ten sposób porównano koszty podróży dla rodzin i par w trzech destynacjach (Włochy, Francja, Szwecja), a za każdym razem przeanalizowano pięć scenariuszy wyjazdów wakacyjnych: od budżetowych po premium. Jako miejsca pobytu skalkulowano koszty dla: budżetowych apartamentów wakacyjnych i posiłków przygotowanych w 90% we własnym zakresie, tanich kempingów w przypadku załogi korzystającej z przyczepy kempingowej i posiłków w 100% przygotowanych we własnym zakresie, średniej klasy kempingów w przypadku załogi na pokładzie kamperów – tu osobno dla wariantu gastronomii: 25% to restauracje i 75% wyżywienie we własnym zakresie; oraz ekskluzywniej (50% i 50%). Okazuje się, że nawet najdroższy wariant z kamperem na czas dwutygodniowych wakacji we Włoszech (4,9 tys. euro) jest podobny do rodzinnego wypadu samochodem i noclegów w budżetowym apartamencie (4,6 tys. euro). Podobne relacje kosztów skalkulowano w Szwecji. Tylko we Francji caravaning wyszedł wyraźniej drożej (odpowiednio 5 tys. i 3,7 tys. euro). Hotel i bilety lotnicze kazały podwoić budżet rodzinnych wakacji we wszystkich krajach.

Kamper pozwala ciąć wydatki!

Obojętnie jak liczyć, kemping pozostaje tańszą alternatywą we wszystkich studiach przypadków. To o tyle ciekawe, że często można się spotkać z opinią, że podróżowanie kamperem to luksus, który nie ma nic wspólnego z oszczędzaniem. Nic bardziej mylnego. Najnowsze, rygorystyczne badanie przeprowadzone przez niemiecki DWIF na zlecenie Caravaning Industrie Verband (CIVD) kładzie kres tym mitom. W każdym z badanych przypadków urlop w kamperze okazał się tańszą alternatywą podróży własnym samochodem uwieńczonej budżetowym zakwaterowaniem, nawet jeśli rezerwujemy za pośrednictwem popularnych platform wynajmu krótkoterminowego.

Jak to możliwe i gdzie dokładnie kryją się te oszczędności? Ceny zakwaterowania w sezonie letnim we Francji czy we Włoszech potrafią przyprawić o zawrót głowy, zwłaszcza gdy podróżujemy z dziećmi i potrzebujemy większego metrażu. Gdy mamy dom na kołach, opłaty za parcelę na kempingu są ułamkiem tego, co zapłacilibyśmy za pokój dla dwóch–czterech osób. Co więcej, płacisz za parcelę, a nie „od łóżka". Największe oszczędności widać w wyżywieniu. Restauracje w turystycznych kurortach Szwecji czy na Lazurowym Wybrzeżu potrafią błyskawicznie uszczuplić portfel. A wspomnijmy, że w scenariuszu budżetowym uwzględniono tylko restauracje z najniższego przedziału cenowego. Inaczej jest na pokładzie kampera. Własna kuchnia i lodówka na pokładzie to potężna oszczędność. Możesz kupować świeże, lokalne produkty i przygotowywać posiłki dla

eprasa.pl ebdf10c36c

całej załogi. To oszczędności rzędu setek euro w skali dwóch tygodni. No i ta podróż. Scenariusz wakacji w Szwecji z przelotem z Niemiec i pobytem w hotelu z pakietem pełnego wyżywienia okazał się najdroższy. Cóż, bilet lotniczy to tylko początek kosztów. Do tego dochodzi transfer z lotniska, a potem wynajem auta albo komunikacja miejska czy taksówki, by dojechać do którejkolwiek z atrakcji turystycznych. Kamper jest nie tylko domem na kołach. W każdej chwili staje się dogodnym środkiem transportu, a możesz przecież mieć jeszcze własne rowery, więc zwiedzanie i aktywny wypoczynek wychodzi jeszcze taniej! Ponadto w krajach takich jak Szwecja możesz nocować takim pojazdem na dziko całkowicie legalnie i za darmo.

Mając kampera, nie musisz rezerwować wszystkiego z dużym wyprzedzeniem, by w ten sposób zapłacić mniej np. za bilety lotnicze. Ruszasz w podróż, bo akurat o tej porze dnia czy nocy masz taki kaprys.

Dlaczego kamper wygrać może?

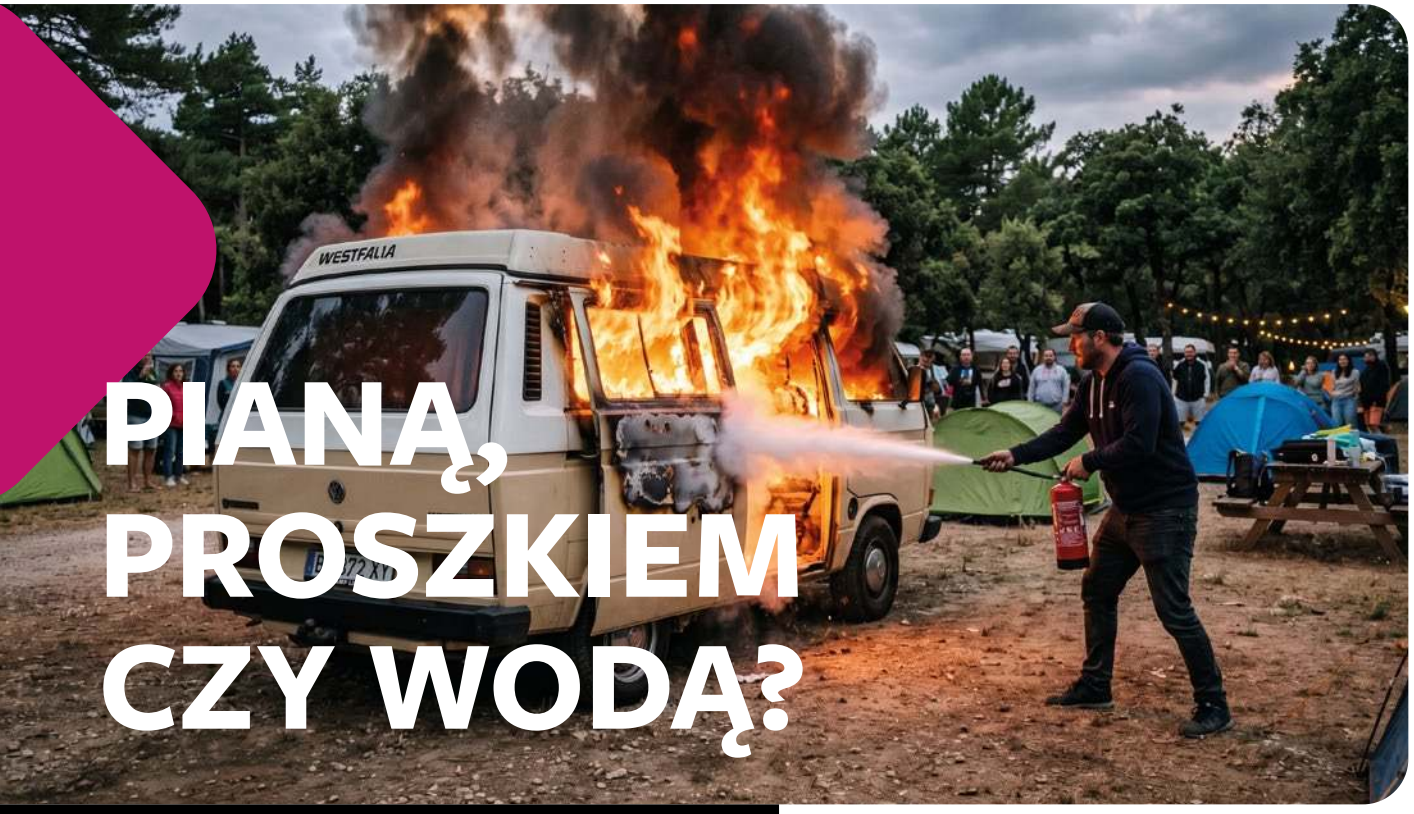
Niemieccy ekonomiści podkreślają, że najwięcej zyskamy, podróżując z przyczepą. Opcja budżetowa, tj. z wyżywieniem w 100% we własnym zakresie i z przyczepą kempingową, jest średnio o około 1640 euro, czyli o 35% tańsza niż opcja budżetowa z domem/apartamentem wakacyjnym. Jest tak, bo w scenariuszu wzięto pod uwagę „cost of ownership" (COO), czyli koszty utraty wartości pojazdu, które w przypadku kampera są prostu większe (ubezpieczenia, przeglądy i amortyzacja). Kamper ma silnik, skrzynię biegów i całą mechanikę oraz elektronikę, która generuje wysokie koszty serwisowania przez cały rok, dlatego w ostatecznym rozrachunku zestaw z przyczepą generuje najniższy koszt bazowy.

W rzeczywistości różnice między kamperem a przyczepą na kempingu są minimalne, a za kamperem przemawia wspomniana już dogodność. Osławione Stellplatze w Niemczech, a we Francji Aire de camping-car czy we Włoszech Aree di sosta są często zlokalizowane blisko centrów miast lub plaż. Kosztują ułamek ceny kempingu (często 10–20 euro za dobę wraz z mediami). Zestawy z przyczepami ze względów logistycznych mają tam zazwyczaj zakaz wjazdu. Przyczepa wygrywa, bo jej całoroczne utrzymanie i koszt zakupu są znacznie niższe niż kampera, co drastycznie obniża ostateczny koszt każdego dnia wakacji. Ale to właśnie kamper skrywa niesamowite możliwości potanienia podróży. To sprytniejszy byt złożony, a taki maskujący swoje faktyczne przeznaczenie będzie mistrzem cięcia kosztów.



REKLAMA

eprasa.pl ebdf10c36c



PIANĄ, PROSZKIEM CZY WODĄ?

Czym najskuteczniej ugasić kampera?

Caravaning daje nam poczucie wolności i niezależności, ale niesie ze sobą także konkretne zagrożenia – jednym z najpoważniejszych jest ryzyko pożaru. Pojazdy kempingowe charakteryzują się dość sporą koncentracją materiałów łatwopalnych na niewielkiej przestrzeni, co sprawia, że nawet niewielkie źródło ognia może w krótkim czasie doprowadzić do poważnego zdarzenia. Dlatego na bezpieczeństwo przeciwpożarowe patrzymy nie jak na formalny obowiązek, lecz jak na integralną część odpowiedzialnego caravaningu.

Marcin Turko

Dlaczego kamper i przyczepa są szczególnie narażone na pożar?

W odróżnieniu od budynków konstrukcja pojazdów kempingowych opiera się w dużej mierze na materiałach takich jak tworzywa sztuczne, pianki izolacyjne, tkaniny czy elementy drewniane i drewnopochodne. W większości należą one do klasy pożarów A, czyli materiałów stałych. Mimo stosowania nowoczesnych technologii nadal pozostają one wrażliwe na działanie wysokiej temperatury i otwartego ognia. Pojazdy kempingowe są szczególnie narażone na pożar ze względu na obecność instalacji gazowej i elektrycznej, użytkowanie urządzeń grzewczych oraz urządzeń z otwartym ogniem w kuchni. Oprócz tego ograniczona przestrzeń utrudnia sprawne prowadzenie działań gaśniczych, ponieważ wnętrze pojazdu dość szybko wypełnia się dymem, który podczas pożaru łatwopalnych materiałów jest

eprasa.pl ebdf10c36c

bardzo toksyczny i niebezpieczny dla życia i zdrowia. Wszystko to sprawia, że pożar może się bardzo szybko rozprzestrzeniać, a czas reakcji jest kluczowy. Z mojego doświadczenia wynika też, że te składowe w większości przypadków powodują, że pożary pojazdów kempingowych są bardzo trudne do okiełznania przez użytkowników, a nawet błyskawiczna reakcja Straży Pożarnej po kilku minutach potrzebnych na dojazd może się ograniczać już tylko do gaszenia w pełni rozwiniętego pożaru i ewentualnej obrony przylegających obiektów, w tym sąsiadujących pojazdów. Dlatego uważam, że rzeczywistość stawia przed użytkownikami kamperów i przyczep konieczność zabezpieczenia „własnego podwórka", jak tylko się da.

Gaśnica to nie wszystko, ale to podstawa

Posiadanie gaśnicy w pojeździe jest obowiązkowe, jednak sama obecność sprzętu nie gwarantuje bezpieczeństwa. Kluczowy jest właściwy dobór, ilość środka gaśniczego, gotowość do natychmiastowego użycia i – przede wszystkim – umiejętność obsługi. Bardzo istotnym aspektem jest tu możliwość natychmiastowego użycia, czyli bezproblemowy dostęp do gaśnicy w pojeździe. Jeśli będzie przechowywana gdzieś pod stertą sprzętu w luku bagażowym lub zapomniana w nagrzanej bakiście przyczepy kempingowej, to w praktyce bywa prawie tak, jakby jej nie było.

Jaką gaśnicę wybrać?

Z punktu widzenia norm europejskich (EN 2) pożary dzielimy na grupy A, B, C, D, F, ale w pojazdach kempingowych wystarczające jest skupienie uwagi na grupach A, B, C, F:

- A: Pożary materiałów stałych, zwykle pochodzenia organicznego, przy których spalaniu powstaje żar (np. drewno, papier, tkaniny, węgiel).



Fot. camperniki.pl

Czasem niewielka usterka może się przerodzić w poważne zdarzenie. Na szczęście tutaj udało się poskromić ogień i przyczepa została naprawiona

- B: Pożary cieczy palnych i substancji stałych topiących się pod wpływem ciepła (np. benzyna, alkohole, lakiery, parafiny, niektóre tworzywa sztuczne).
- C: Pożary gazów palnych (np. metan, propan, butan, wodór).
- F: Pożary tłuszczów i olejów w urządzeniach kuchennych (np. frytury, oleje jadalne).

Ponieważ w pojazdach dominują materiały z grupy A, standardowe gaśnice samochodowe typu BC są niewystarczające. W praktyce właściwym wyborem do samochodów kempingowych będą gaśnice proszkowe lub pianowe ABC, najlepiej o masie co najmniej 2 kg, a optymalnie 4 kg. Wybór środka gaśniczego jest równie istotny. Do najpopularniejszych należą gaśnice pianowe oraz proszkowe. W gaśnicach pianowych stosuje się pianę, która jest skuteczna przy gaszeniu materiałów stałych takich jak drewno, papier, tkaniny czy węgiel, a także cieczy łatwopalnych. Nie używamy jej przy gaszeniu substancji reagujących z wodą, np. do gaszenia pożaru oleju na patelni. Co ważne, piany ze względu na zawartość wody nie stosujemy do gaszenia urządzeń elektrycznych



Gaśnica z 4 kg proszku. Nie jest lekka ani mała, ale na pewno skuteczniejsza niż tradycyjna samochodowa o zawartości 1 kg proszku



Spray gaśniczy można mieć zawsze niemal pod ręką. Jest wygodny, niedrogi i skuteczny w pierwszej fazie pożaru

eprasa.pl ebdf10c36c



Fot. PSP Puck

Zdarzenie z majówki w 2024 r. Pożar jednej z przyczep przeniósł się na sąsiednie. Sporą pomocą wykazali się również caravaningowcy

pod napięciem; wyjątek stanowi piana mechaniczna, która pozwala na gaszenie sprzętu pod napięciem do 1000 V, ale pod pewnymi warunkami. Mniejsze szkody wtórne po gaszeniu pianą to niewątpliwie jedna z zalet tego środka.

Gaśnice proszkowe zawierają proszek oparty na węglanach lub fosforanach sodu. W zależności od rodzaju proszku nadają się do gaszenia różnych klas pożarów: A, B, C lub tylko B i C. Każdego typu proszku możemy bezpiecznie używać do gaszenia urządzeń elektrycznych pod napięciem. Działanie proszku gaśniczego polega na przerwaniu procesu spalania (zjawisko antykatalizy), a niektóre jego rodzaje w wysokiej temperaturze zaczynają się pienić i topnieć, blokując dostęp tlenu do źródła pożaru. Niestety bardzo dobra skuteczność tego środka niesie za sobą straty: zanieczyszczenie trudnym do usunięcia proszkiem, możliwe uszkodzenia elektroniki oraz ryzyko zatarć elementów mechanicznych (co często dotyczy silników w pojazdach). Podobnie jak w przypadku piany, proszkiem także nie gasimy pożarów tłuszczów w kuchni. Niezależnie od typu gaśnicy kluczowe jest utrzymanie jej w sprawności – regularne przeglądy, kontrola ciśnienia oraz znajomość użytkowania. Podsumowując, za najlepszy wybór do pojazdu kempingowego uważam gaśnicę proszkową typu ABC z ilością środka gaśniczego od 4 kg wzwyż.

Uważny czytelnik zwróci uwagę na brak panaceum na pożary z grupy F – a to właśnie ten scenariusz najczęściej pojawia się w kuchni.



Fot. campernliki.pl

Podczas sprzątania przyczepy warto zaglądnąć pod obudowę pieca. Tutaj nietrudno było o pożar

Kuchnia – najczęstsze źródło zagrożeń

Jednym z większych zagrożeń w codziennej eksploatacji jest kuchnia, a szczególnie zapalenie się tłuszczu na patelni. W takiej sytuacji błędna reakcja – przede wszystkim użycie wody – może doprowadzić do gwałtownego rozwoju pożaru. Prawidłowe działanie polega na wyłączeniu źródła gazu, przykryciu naczynia (np. pokrywką) oraz ograniczeniu dostępu powietrza. To przykład zastosowania jednej z podstawowych technik gaśniczych – tzw. tłumienia ognia. Warto też rozważyć wyposażenie kampera lub przyczepy w spray gaśniczy: jest prosty w obsłudze i pomaga opanować niewielki pożar, zwłaszcza przy zagrożeniu pożarem tłuszczu podczas smażenia. Jako zawodowy strażak z pewną dozą wątpliwości obserwowałem pierwsze tego typu produkty na rynku, ale dziś

eprasa.pl ebdf10c36c

– po niespełna trzech dekadach – uważam, że to naprawdę dobre i skuteczne narzędzie, które można mieć nawet w szafce kuchennej. Za przykład może posłużyć Reinold-Max 750 ml zaprojektowany z myślą o gaszeniu pożarów materiałów stałych (grupa A), tłuszczów i olejów kuchennych (grupa F), a także urządzeń elektrycznych pod napięciem do 1000 V.

Ten spray gaśniczy wystarcza na około 25 sekund ciągłej pracy podczas gaszenia pożaru, co daje realną szansę na opanowanie pożaru – nawet z odległości 3–4 m. To istotne, gdy trzeba szybko zareagować i zachować bezpieczeństwo. Wydaje się krótko? To tylko pozory. Dla przykładu dodam, że użycie gaśnicy proszkowej 4 kg (np. GP4X-PD4) pozwala na około 12 sekund pracy. Spray gaśniczy jest lekki, kompaktowy i bardzo łatwy w obsłudze – wystarczy użyć go jak dezodorantu czy lakieru do włosów, aby natychmiast rozpocząć gaszenie. Takie rozwiązanie pozwala na błyskawiczną interwencję, nawet w stresującej sytuacji, jaką jest wybuch pożaru wewnątrz pojazdu.

Instalacje – dyskretne źródło zagrożeń

Pożary w pojazdach kempingowych często mają także podłoże techniczne: zwarcia w instalacji elektrycznej, błędy w jej budowie (np. nieprawidłowy dobór przekrojów przewodów), nieszczelności lub zły stan techniczny instalacji gazowej, a także nieprawidłowa eksploatacja ogrzewania. Dlatego podstawami bezpieczeństwa są: regularne wykonywanie przeglądów technicznych, kontrola szczelności instalacji oraz korzystanie z certyfikowanych urządzeń.

Jak reagować w sytuacji pożaru?

W sytuacji zagrożenia najważniejsze jest opanowanie i działanie według priorytetów. Przede wszystkim dbamy o ludzi – ewakuacja

Skrót działań w pożarze kampera/przyczepy:

Krok	Co robić?	Wskazówki i typowe błędy
1	**Ewakuuj ludzi (wszyscy poza strefę zagrożenia, policz osoby)**	Priorytet to życie. Nie wracaj po rzeczy. Ustaw osoby „z wiatrem" od dymu, w bezpiecznej odległości
2	**Zaalarmuj otoczenie, w tym sąsiednie załogi na kempingu, obsługę obiektu**	Poproś o pomoc innych (więcej gaśnic to większa szansa na opanowanie pożaru), ale nie dopuszczaj do tłumu przy pojeździe. Jeśli w pobliżu są butle LPG– odsuń ludzi dalej
3	**Wezwij pomoc – zatelefonuj pod nr 112 i odpowiadaj stricte na pytania operatora numeru alarmowego**	Nie rozłączaj się pierwszy. Podaj wszystkie informacje, o które pyta operator. Dodatkowo ważne mogą być charakterystyczne punkty, nietypowy dojazd
4	**Jeśli możesz bez ryzyka: odetnij media – zakręć gaz, odłącz zasilanie 230 V, wyłącz zapłon**	Rób to tylko wtedy, gdy masz dostęp bez wchodzenia w dym/płomienie. Nie ryzykuj poparzeń ani zatrucia dymem
5	**Oceń, czy masz warunki do gaszenia (pożar w zarodku, droga odwrotu, sprzęt pod ręką)**	Jeśli ogień szybko rośnie, słychać „syczenie", widać intensywny dym lub pożar obejmuje większą część pojazdu – wycofaj się
6	**Podejmij próbę gaszenia tylko małego pożaru (gaśnica/spray) – kieruj strumień w podstawę płomieni**	Gaś krótko i celnie. Nie używaj wody na instalację elektryczną ani na płonący olej/tłuszcz
7	**Ogranicz dopływ tlenu (zamknij drzwi/klapy. Tłumienie źródła ognia – jeśli to możliwe – może pomóc)**	Nie otwieraj niepotrzebnie przestrzeni objętych pożarem – dopływ powietrza może przyspieszyć rozwój pożaru, a tzw. rozgorzenie, czyli gwałtowne rozwinięcie pożaru, jest bardzo niebezpieczne dla życia
8	**Czekaj na Straż Pożarną i przekaż informacje (LPG, źródło pożaru, odcięte media, liczba osób)**	Nie wracaj do pojazdu po pozornym ugaszeniu, ponieważ możliwy jest nawrót ognia. Stosuj polecenia kierującego działaniami

eprasa.pl ebdf10c36c



zawsze jest na pierwszym miejscu. Następnie alarmujemy sąsiadów, bo inni mogą nie tylko pomóc, ale też być zagrożeni. Kolejnym krokiem jest wezwanie pomocy – dzwonimy pod numer alarmowy 112. Ważne jest także odłączenie pojazdu kempingowego od energii elektrycznej i – jeśli to możliwe – zakręcenie dopływu gazu. Jeśli pożar jest niewielki, mamy odpowiedni sprzęt i nie narażamy życia, możemy podjąć próbę gaszenia. Jeżeli ogień szybko się rozprzestrzenia, bezwzględnie się wycofujemy. Skuteczna walka z ogniem polega nie tylko na użyciu gaśnicy. W wielu sytuacjach proste metody okazują się równie efektywne: tłumienie ognia poprzez przykrycie źródła płomienia, odcięcie tlenu przez zamknięcie przestrzeni oraz usuwanie materiałów palnych z zasięgu ognia. Ważna zasada: nigdy nie używamy wody do gaszenia instalacji elektrycznej ani płonącego oleju.

Bezpieczeństwo na kempingu

Pożar jednego pojazdu może w krótkim czasie przenieść się na kolejne – szczególnie przy zbyt małych odległościach między nimi. W Polsce niestety często widzimy, że jest to niemal standard, zwłaszcza na zatłoczonych obiektach kempingowych czy podczas zlotów. Dlatego pamiętajmy o zachowaniu odpowiednich odstępów między pojazdami, utrzymaniu drożnych dróg dojazdowych oraz unikaniu parkowania w miejscach, które mogą utrudniać dojazd służb ratunkowych. Czyż nie jest Wam znane: „Stańmy tak, aby nasze markizy się połączyły w jeden daszek”? Świetne i wygodne, ale w przypadku pożaru to doskonała droga do przeniesienia się ognia do sąsiadów. Czy brak rozsądnego odstępu na pewno przekreśla atrakcyjność wyjazdu? Podobnie sprawa ma się z wyznaczaniem granic parcel kempingowych przy użyciu tui. Obserwując poczynania wielu zarządców tego typu obiektów, dziwię się, że traktują te iglaki jak ogrodzenie – a w starciu z ogniem są niezwykle łatwopalne. Pożar szpaleru tui rozwija się bardzo szybko i przebiega dość gwałtownie, nie dając czasu na ewakuację pojazdów. Do zapłonu nie potrzeba zbyt wiele: wystarczy rozpalony grill, podchmielony kuchmistrz i nieszczęście gotowe. Ustawiając kampera lub przyczepę blisko iglaków w ciasnej parceli, warto mieć to na uwadze. Taka zielona ściana to nie tylko cień i prywatność – to także zagrożenie, z którego trudno się ewakuować.

Bezpieczeństwo pożarowe podczas caravaningowych wyjazdów to znacznie więcej niż posiadanie gaśnicy. Kluczowe dla każdego z nas jest przewidywanie potencjalnych zagrożeń, minimalizowanie ryzyka i natychmiastowe reagowanie w niebezpiecznych sytuacjach. Odpowiedzialny caravaning to nie tylko wygoda podróży, ale też świadomość zagrożeń oraz podejmowanie działań, zanim dojdzie do krytycznego momentu.

MUST-HAVE: wyposażenie przeciwpożarowe w kamperze

- Sprzęt gaśniczy
  - Gaśnica proszkowa ABC (obowiązkowa) – podstawowy środek, na którym opieramy się przy większości pożarów
  - Spray gaśniczy AF (opcjonalnie) – dodatkowe zabezpieczenie do pożarów materiałów stałych, tłuszczy i instalacji elektrycznych
- Bezpieczeństwo instalacji
- Regularnie robimy przeglądy instalacji gazowej i elektrycznej
- Używamy sprawnych i certyfikowanych urządzeń
- Dbamy o łatwy dostęp do wyłącznika prądu
- Organizacja, wiedza i gotowość
- Trzymamy gaśnicę w łatwo dostępnym miejscu
- Znamy obsługę gaśnicy
- Wiemy, jak i gdzie zakręcić dopływ gazu oraz wyłączyć prąd
- Pamiętamy, że nie używamy wody do gaszenia tłuszczu ani instalacji elektrycznej
- Na kempingu zachowujemy odstęp między pojazdami

eprasa.pl ebdf10c36c

CHŁÓD W TRZECH ODSŁONACH

JAK PODCZAS UPAŁÓW SCHŁODZIĆ WNĘTRZE POJAZDU KEMPINGOWEGO?

Od cienia i przewiewu, przez inteligentne wentylatory dachowe, aż po dachowe klimatyzatory – sprawdzamy, jak realnie obniżyć temperaturę w kamperze lub przyczepie, ile „chłodu” da się uzyskać w każdym wariancie oraz które rozwiązanie wygrywa w praktyce na kempingu i podczas postoju.



Marcin Turko

Wnętrze pojazdu kempingowego potrafi się nagrzewać szybciej, niż podpowiada zdrowy rozsądek – szczególnie gdy stoimy w pełnym słońcu, a dach i szyby pracują jak kolektor. Nie każdy chce (lub może) inwestować od razu w klimatyzację: ogranicza nas budżet, dostęp do prądu, masa na dachu albo po prostu filozofia podróżowania. Dlatego chłodzenie warto potraktować warstwowo: najpierw ograniczyć dopływ ciepła, potem usprawnić wymianę powietrza, a dopiero na końcu sięgnąć po urządzenia, które faktycznie „produkują” chłód. Poniżej rozkładamy na części trzy grupy rozwiązań – od najprostszych i naturalnych, przez wentylatory dachowe, po klimatyzatory dachowe.

eprasa.pl ebdf10c36c



1. Naturalnie i tanio: cień, osłony, nawyki

Co daje największy efekt? Zawsze zaczynamy od ograniczenia nagrzewania i mądrej wymiany powietrza. To jedyne metody, które działają nawet bez prądu, ale ich skuteczność zależy od pogody, lokalizacji i dyscypliny w „zarządzaniu" otworami.

Wentylacja w odpowiednich porach

Podczas upałów wietrzymy przede wszystkim wtedy, gdy na zewnątrz jest chłodniej niż w środku: o świcie (zanim słońce „wejdzie" w dach i ściany) oraz wieczorem i w nocy. W południe samo otwarcie okien często nie obniży temperatury, ale potrafi odświeżyć powietrze, usunąć zaduch i wilgoć. Najlepszy efekt daje przeciąg: jednocześnie otwarte okno dachowe i okno lub drzwi po przeciwnej stronie. W pojazdach słabiej izolowanych nawet w środku dnia otwarcie drzwi i okien bywa korzystne, bo nagrzane powietrze szybciej „ucieka".

Cień i ustawienie pojazdu

Im bardziej zacienione miejsce wybierzemy, tym łatwiej utrzymać akceptowalną temperaturę w środku. Postój pod drzewami działa znakomicie, ale przy burzach i silnym wietrze bywa ryzykowny – warto obserwować prognozę i przed ustawieniem samochodu zerknąć na kondycję drzew. Pomaga też prosta taktyka – zanim rozstawimy się na dłużej, sprawdźmy drogę słońca i ustawmy pojazd tak, by największe przeszklenia (oraz strona z lodówką/kratkami) miały możliwie dużo cienia w krytycznych godzinach.

Gotowanie i źródła ciepła: przenieś je na zewnątrz

W upał każdy palnik, piekarnik czy czajnik pracują przeciwko nam. Jeśli to możliwe, skracajmy czas gotowania do minimum albo przenieśmy je pod markizę lub na zewnątrz. Prosta kuchenka turystyczna albo grill gazowy potrafią znacząco ograniczyć „dodatkowe" kilkaset watów ciepła oddawanego do wnętrza. To jedna z tych zmian, które nie wymagają wielkich kosztów, a szybko widać różnicę.

Markiza i ścianki: cień dla ludzi i dla ścian

Markiza – niezależnie od typu – ogranicza nagrzewanie ściany pojazdu, daje komfortowy cień na zewnątrz i może pomóc także... lodówce absorpcyjnej. Jej sprawność spada, gdy wokół kratek wentylacyjnych jest bardzo gorąco i brakuje wymiany powietrza. Jeśli przez kilka godzin w kratki świeci ostre słońce, nawet dodatkowe wentylatorki za lodówką nie zawsze wystarczą. Cień od markizy bywa więc cennym

Produkt	Producent	Dopasowanie
Maty termoizolacyjne na kabinę kampera	Nava Group	Fiat Ducato, Citroën Jumper, Peugeot Boxer, Ford Transit, Mercedes Sprinter, Renault Master, MAN TGE
Maty termoizolacyjne na kabinę kampera	Zeker	Fiat Ducato, Citroen Jumper, Peugeot Boxer, Ford Transit, Mercedes Sprinter, Renault Master, MAN TGE, VW LT
Pokrowce/osłony na okna dachowe	Hindermann	Okna dachowe Heki, REMltop, MPK. Różne rozmiary
Pokrowce/osłony na okna boczne	Obelink	Okna boczne. Różne rozmiary
Maty termiczne na okna boczne	Hindermann	Okna boczne. Różne rozmiary
Ścianka przeciwsłoneczna SunStop	Fiamma	Różne modele Flame Blocker do markiz Fiamma: F45s, F45L, F80s, F80L, F40 Van, CaravanStore/XL, F35 Pro
Ścianka przeciwsłoneczna SUNSTOP70 Premium Plus	AutoVip	Różne modele o długości 170–435 cm
Sol Front XL Deluxe	Obelink	Różne modele o długości 140–480 cm

eprasa.pl ebdf10c36c









„wspomaganiem" całego układu. Dodatkowe ścianki do markizy (front/bok) pozwalają dołożyć zacienienie, a przy okazji zwiększyć prywatność na ciasnych kempingach.

Osłony szyb i okien dachowych: maty, pokrowce, izolacja

Wbudowane rolety, nawet te ze srebrną warstwą, pomagają, ale tu również jest pewne ograniczenie – przestrzeń między szybą a roletą nagrzewa się i oddaje ciepło do wnętrza. Skuteczniejsze bywa odcięcie promieniowania od zewnątrz – dlatego popularne są dedykowane pokrowce na okna ścienne i dachowe (pełne lub półprzepuszczalne) oraz w kamperach – maty termiczne/pokrowce na kabinę. Dobrze dobrana osłona potrafi wyraźnie spowolnić nagrzewanie, ale trzeba pamiętać o tym, że „pełne zaciemnienie" oznacza też mniej światła dziennego w środku.

Ile chłodu realnie da się „ugrać" metodami naturalnymi?

To nie są metody „klimatyzacyjne" – one nie wytwarzają chłodu, tylko zmniejszają zyski ciepła i ułatwiają oddanie go na zewnątrz. W praktyce, przy dobrze dobranym miejscu (cień) i konsekwentnym wietrzeniu rano/nocą, można uzyskać w środku temperaturę zbliżoną do tej na zewnątrz, a czasem nawet o 1–3°C niższą w porównaniu z pojazdem stojącym w pełnym słońcu (bo wolniej nagrzewają się dach i meble). Natomiast w bezwietrzny, upalny dzień na otwartym placu – bez urządzeń aktywnych – często skończymy i tak na temperaturze zbliżonej do zewnętrznej, tylko osiąganej wolniej i mniej dotkliwej dzięki przewiewowi.

2. Wentylatory dachowe: aktywna wymiana powietrza

Jeśli metody pasywne są „pierwszą linią obrony", wentylator dachowy bywa drugim krokiem – zwłaszcza w miejscach, gdzie nie zawsze da się stanąć idealnie w cieniu. Wentylatory nie schładzają powietrza jak klimatyzacja, ale znacząco przyspieszają wymianę nagrzanego powietrza na świeższe, a przez to potrafią realnie poprawić odczucia termiczne. Kluczowe są tutaj wydajność, możliwość pracy dwukierunkowej oraz kultura pracy (hałas w nocy).

Dlaczego wentylator dachowy robi różnicę?

Podczas upału wnętrze nagrzewa się od dachu i szyb, a gotowanie i prysznic dorzucają wilgoć oraz zapachy. Otwieranie okien bywa niewystarczające (albo niemożliwe podczas deszczu), a bez ruchu powietrza czujemy „ścianę gorąca". Wentylator dachowy pozwala sterować wymianą powietrza, ponieważ usuwa gorące i wilgotne powietrze oraz – w modelach dwukierunkowych – może wdmuchiwać chłodniejsze powietrze wieczorem i nocą. To też popularna alternatywa dla osób, które nie chcą lub nie mogą montować klimatyzacji dachowej. W praktyce to one są „narzędziem do komfortu" na postoju – zwłaszcza gdy w środku gotujemy, śpimy w upał lub chcemy szybko zbić zaduch po całym dniu w słońcu.



eprasa.pl ebdf10c36c



Wybór i montaż: parametry, które naprawdę mają znaczenie

Najczęściej spotkacie wentylatory do otworów 400 × 400 mm (czasem 280 × 280 mm). Jeśli macie już świetlik, dobieracie urządzenie do istniejącego wycięcia i grubości dachu. Drugi kluczowy parametr to wydajność przepływu powietrza (im wyższa, tym szybciej wymienicie powietrze w całym wnętrzu). Warto też zwrócić uwagę na możliwość zmiany kierunku pracy (wyciąg/nawiew), liczbę biegów oraz kulturę pracy na niskich obrotach – to robi różnicę nocą.

Funkcje i komfort: od pilota po czujnik deszczu

Producenci w swoich modelach oferują czasem pilot, termostat (automatyczna regulacja), a czasem czujnik deszczu, który zamyka kopułę przy opadach. Standardem jest moskitiera, często także roleta. Przy dłuższym postoju docenicie regulację w szerokim zakresie – od delikatnego ruchu powietrza do intensywnej wymiany. Co ważne, najwyższe obroty potrafią być głośne, więc dla komfortu snu liczy się to, jak urządzenie zachowuje się na biegach 1–2.

Prąd, off-grid i koszty eksploatacji

Większość wentylatorów dachowych pracuje na 12 V. Przed zakupem warto sprawdzić pobór mocy (szczególnie na najwyższych obrotach) i dopasować go do możliwości pokładowej elektrowni, jeśli jeździcie off-grid. Zaletami są relatywnie niska masa i dość prosty montaż w miejscu świetlika. W porównaniu z klimatyzacją dachową to rozwiązanie tańsze, lżejsze i mniej wymagające energetycznie, choć oczywiście nie daje takiego efektu temperaturowego jak „prawdziwy" układ chłodniczy.

Bonus: mniej wilgoci, mniej pleśni

Stała wymiana powietrza i redukcja wilgoci to nie tylko komfort – to także ochrona wnętrza. Nadmierna wilgotność sprzyja grzybom i bakteriom, a także psuje meble i tapicerki. Wentylator dachowy pomaga szybko „wyciągnąć" parę po gotowaniu czy prysznicu, co w dłuższej perspektywie działa prozdrowotnie i ogranicza ryzyko przykrych zapachów.

Ile chłodu daje wentylator dachowy?

Wentylator nie obniży temperatury poniżej temperatury powietrza, które zasysa, ale może sprawić, że wnętrze przestanie być „magazynem gorąca". W praktyce w upalny dzień, gdy na zewnątrz jest np. 32–35°C, sprawny wentylator przy odpowiednim ustawieniu (wyciąg + dopływ powietrza z boku/cienia) potrafi utrzymać w środku temperaturę bliższą zewnętrznej oraz znacząco poprawić odczucie dzięki ruchowi powietrza. Największy efekt bywa wieczorem i nocą: gdy na zewnątrz robi się chłodniej, wentylator szybko „wypłukuje" nagrzane wnętrze, skracając czas dochodzenia do komfortu nawet o kilkadziesiąt minut.

Przykładowe wentylatory dachowe spotykane w sprzedaży

Model	Otwór montażowy w mm	Oświetlenie	Moskitiera	Roleta	Termostat	Wentylator dwukierunkowy	Grubość dachu w mm	Zużycie energii w watach	Przepływ powietrza w m³/min	Pilot
Plus Fan Polyblend	400 × 400	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	27–80	Do 20	50	Tak
Fiamma Turbo-Vent	400 × 400	Nie	Tak	opcja	Tak	Tak	30–45	Do 36	35	Nie
Maxxfan Deluxe 00-07500K	400 × 400	Nie	Tak	Nie	Tak	Tak	23–42	Do 50	25	Tak
Obelink Panorama Fan Plus	400 × 400	Tak	Tak	Tak	Tak	Tak	27–80	b/d	b/d	Tak

eprasa.pl ebdf10c36c

3. Chłód na serio: klimatyzatory dachowe

To jedyna grupa, która faktycznie wytwarza chłód i potrafi utrzymać we wnętrzu temperaturę wyraźnie niższą niż na zewnątrz – nawet w pełnym słońcu. Daje stabilny komfort niezależnie od wiatru, często oferuje też osuszanie, a w wielu modelach również ogrzewanie wnętrza. Ceną za ten bezsporny komfort są koszt zakupu i montażu, masa na dachu i większy opór powietrza, a także hałas sprężarki oraz wentylatorów (różny między modelami). Trzeba również zapewnić zasilanie – najczęściej 230 V na kempingu – oraz liczyć się z potrzebą fachowego montażu i serwisu. Wyjątkiem są nieliczne konstrukcje 12 V, projektowane pod pracę z akumulatora, ale ich moc chłodnicza jest zwykle niższa niż w klasycznych urządzeniach 230 V.

Kto produkuje klimatyzatory dachowe do caravaningu?

W Polsce najczęściej spotkasz urządzenia marek: Dometic (linie FreshJet/FJX), Truma (Aventa), Webasto (Cool Top Trail), Telair/Teleco (np. Silent, Clima e-Van) oraz Indel B (Plein-Aircon – głównie rozwiązania 12 V). Poszczególne rodziny różnią się nie tylko mocą, ale też kulturą pracy, sposobem dystrybucji powietrza (dyfuzory, kierunki nawiewu) oraz podejściem do energooszczędności (np. sterowanie inwerterowe).





Ile chłodu daje klimatyzator dachowy?

W katalogach kluczowa jest moc chłodnicza (np. 1700 W, 2200 W, 2600 W, 3400 W). Im większa kubatura pojazdu i im większe nasłonecznienie, tym więcej mocy potrzeba, żeby utrzymać zadaną temperaturę. W sprzyjających warunkach (dobra izolacja, cień, mała kubatura) dobrze dobrany klimatyzator 230 V potrafi w środku utrzymać temperaturę znacznie mniejszą niż na zewnątrz. Jednocześnie to nie „magia": nieszczelności, częste otwieranie drzwi, gotowanie i wysoka wilgotność będą podnosiły obciążenie, a zbyt mała jednostka będzie pracować niemal bez przerwy.

Werdykt: która grupa wygrywa wydajnością?

Największą wydajność chłodzenia bezdyskusyjnie dają klimatyzatory dachowe, ponieważ jako jedyne potrafią utrzymać temperaturę wyraźnie poniżej zewnętrznej. Najlepszy stosunek efektu do kosztu w wielu scenariuszach zapewniają jednak wentylatory dachowe. Są zauważalnie tańsze, lżejsze, mniej prądożerne, a przy rozsądnym postoju (cień + dopływ chłodniejszego powietrza) potrafią „zrobić noc" w komforcie spania. Z kolei metody naturalne są fundamentem – bez nich nawet najlepsza klimatyzacja będzie miała pod górkę. Najrozsądniejsza strategia to podejście warstwowe: cień i osłony + dobra wentylacja + (dopiero jeśli trzeba) klimatyzacja.

Producent	Model	Moc chłodnicza	Zasilanie	Waga
Dometic	FreshJet FJZ7 2200	2200 W	230 V	30,4 kg
Truma	Aventa compact plus	2200 W	230 V	29,5 kg
Webasto	Cool Top Trail 24	2400 W	230 V	31,8 kg
Telair	Clima e-Van 3 7400H	2100 W	230 V	38,7 kg
Indel B	Plein-Aircon 12V	1200 W	12 V	26 kg
Polyblend	-	1700 W	12V	27 kg
Eberspächer	Breezonic Slim Plus	2300 W	230 V	31,3 kg

eprasa.pl ebdf10c36c

VELO DE VILLE, CZYLI ROWER MIEJSKI

Tekst: Sylwia Gas
Zdjęcia: Bartosz Gas

Podróżowanie kamperem lub z przyczepą daje ogromną niezależność, ale każdy doświadczony caravaningowiec wie, że mobilność nie kończy się na zaparkowaniu pojazdu na kempingu czy wyznaczonych do tego miejscach postojowych.



Przeciwnie, często właśnie wtedy zaczyna się codzienne życie w podróży: dojazd do sklepu, zwiedzanie miasta, szybki wypad na plażę, przejazd do restauracji czy eksplorowanie okolicy bez konieczności ruszania kampera z miejsca. Dlatego w naszej redakcji coraz uważniej przyglądamy się rowerom elektrycznym jako praktycznemu uzupełnieniu caravaningu. Tym razem w ramach testów sprawdziliśmy dwa modele niemieckiej marki Velo de Ville. Lżejszy model CEB 590 Light oraz bardziej rozbudowany AEB 990 PX Pro.

Dlaczego e-bike sprawdza się w caravaningu?

W podróży kamperem lub z przyczepą rower elektryczny pełni zupełnie inną funkcję niż zwykły rower rekreacyjny, o czym niejednokrotnie przekonaliśmy się, parkując nasze kampery na kempingach. Rower elektryczny pozwala zostawić samochód na parceli, nie martwić się o parkowanie w centrum miasta, wygodnie podjechać do sklepu, objechać okoliczne atrakcje czy aktywnie spędzić dzień bez konieczności uruchamiania auta. Przy tym wszystkim zachowamy

eprasa.pl ebdf10c36c



dużo siły na atrakcje caravaningowe wieczorową porą.

W praktyce szczególnie ważne są tu komfort jazdy, zasięg, łatwość wsiadania, stabilność, nośność, możliwość przewozu bagażu oraz masa roweru, zwłaszcza jeśli planujemy przewozić go na bagażniku rowerowym przy kamperze, co również nie zawsze jest takie oczywiste. Właśnie pod tym kątem przyglądaliśmy się powierzonym rowerom.

CEB 590 Light – lekki, wygodny, bardzo praktyczny

Pierwszy z testowanych modeli, Velo de Ville CEB 590 Light, to rower, który już w nazwie podkreśla jedną ze swoich najważniejszych cech. Jego waga podstawowa zaczyna się od 22,7 kg. Dla użytkowników kamperów może to być istotny argument, szczególnie przy załadunku, zdejmowaniu roweru z bagażnika umieszczonego metr nad ziemią. Co innego garaż – tam wstawienie naszego jednośladu nie jest kłopotliwe.

Model ten wyposażono w baterię o pojemności 400 Wh. Bateria jest dobrze wkomponowana w ramę, dzięki czemu rower zachowuje spójny wygląd i dobrą stabilność. Dużą zaletą CEB 590 Light jest również niska rama typu Waverahmen, która ułatwia wsiadanie i zsiadanie, nie tylko paniom, ale i panom z brzuszkiem. To szczególnie ważne dla osób, które cenią wygodę,



eprasa.pl ebdf10c36c







bezpieczeństwo i spokojniejszy charakter jazdy. Warto też podkreślić, że model ten może być wyposażony w napęd pasowy, a różnorodność opcji konfiguracji jest wysoka. Velo de Ville pozwala więc dopasować rower do stylu jazdy i potrzeb konkretnego użytkownika.

Rower ma kierunkowskazy, świetnie widoczne zwłaszcza podczas nocnej jazdy. Przerzutka bezstopniowa marki Enviolo „robi robotę", pracuje cicho i przyjemnie. Sztyca NCX z bardzo dużym i wygodnym siodełkiem pozwala na przyjemne pokonywanie nierówności i nawet dla amatora przy dłuższej jeździe (a wiadomo, że od siodełka cztery litery mogą boleć). Udźwig bagażnika to jedyne 18 kg, więc dzieci powozić nie powinniśmy, zwłaszcza tych większych, ale na zakupy i torby podróżne wystarczy.

Rower ma kilka trybów jazdy dostępnych w smart systemie marki Bosch. Są to między innymi: Turbo, Tour+, Sport, Eco. Wszystkie oczywiście pozwalają na wspomaganie do prędkości 25 km/h. Rower cichy, przyjemny w jeździe nawet pod wiatr, a hamowanie bardzo dynamiczne.

AEB 990 PX Pro – mocniejszy, wyprawowy, gotowy na większe obciążenia

Drugim testowanym przez nas modelem był Velo de Ville AEB 990 PX Pro – rower wyraźnie bardziej rozbudowany, cięższy i bardziej wszechstronny. Jego waga podstawowa to 29,5 kg, co trzeba uwzględnić przy planowaniu transportu na kamperze, ale w zamian otrzymujemy większe możliwości użytkowe. Większość bagażników mocowanych do tylnej ściany kampera ma udźwig średnio 35–50 kg, dlatego dwa rowery AEB 990 PX Pro nie zmieszczą się w tym przedziale.

Model ma zintegrowaną baterię 500 Wh, a maksymalnie, z przedłużaczem zasięgu (PowerMore 250), można ją rozbudować nawet do 875 Wh (przy wariancie podstawowym 625 Wh). To bardzo istotne dla osób, które chcą wykorzystywać rower nie tylko do krótkich przejażdżek po kempingu, ale również na dłuższych trasach, do zwiedzania regionu czy jazdy w bardziej wymagającym terenie.

AEB 990 PX Pro korzysta z rozwiązań Boscha, w tym Smart Systemu oraz aplikacji Flow, które pozwalają personalizować ustawienia wspomagania, monitorować parametry, korzystać z aktualizacji, a nawet zablokować rower w razie kradzieży. To pokazuje, że współczesny e-bike coraz bardziej przypomina zaawansowany system transportowy, a nie tylko klasyczny rower z silnikiem.

W testowanym modelu zwracaliśmy uwagę również na praktyczne wyposażenie: modułowy bagażnik, możliwość montażu przedniego bagażnika, hamulce tarczowe, 28-calowe opony Continental, mocne oświetlenie i kierunkowskazy LED. W caravaningu takie dodatki mają realne znaczenie, zwłaszcza gdy rower służy do codziennych przejażdżek, zakupów czy jazdy po zmroku.



eprasa.pl ebdf10c36c

Możemy się na nim znacznie oddalić od kempingu i zaparkowanego kampera dzięki solidnej i dużej baterii.

Bagażnik tylny ma udźwig 27 kg, co pozwala przewozić sakwy, zakupy czy dodatkowy ekwipunek. Można też zamontować fotelik i wozić dziecko.

Happy Size – ważna funkcja dla większej grupy użytkowników

Ciekawym rozwiązaniem w modelu AEB 990 PX Pro jest opcja Happy Size, która – jeśli jest dostępna w danej konfiguracji – pozwala zwiększyć dopuszczalną masę rowerzysty do 160 kg. Standardowa dopuszczalna masa całkowita dla obu testowanych modeli wynosi 140 kg.

To istotny aspekt, o którym mówi się za mało. W przypadku rowerów elektrycznych liczy się nie tylko moc silnika czy pojemność baterii, ale również bezpieczeństwo konstrukcji, dopuszczalne obciążenie i realne dopasowanie do użytkownika. Velo de Ville, dzięki personalizacji, pozwala uwzględnić takie potrzeby już na etapie konfiguracji roweru.

Bosch, Smart System i aplikacja Flow

Oba testowane modele wpisują się w filozofię nowoczesnego roweru elektrycznego, w którym napęd, bateria i wyświetlacz tworzą jeden spójny system. Rozwiązania Bosch pozwalają dobrać odpowiednią kombinację silnika, akumulatora i wyświetlacza, a połączenie przez Smart System oraz aplikację Flow umożliwia personalizację jazdy i korzystanie z aktualizacji.

Dla użytkownika oznacza to większą kontrolę nad rowerem i lepsze dopasowanie działania wspomagania do stylu jazdy. W praktyce jest to ważne zarówno na trasach miejskich, jak i podczas dłuższych wycieczek z kempingu.

Custom Made – rower dopasowany do podróżnika

Jednym z najmocniejszych wyróżników Velo de Ville jest system Custom Made. Firma produkuje rowery na indywidualne zamówienie, co pozwala skonfigurować konkretny model pod potrzeby użytkownika. Można dobrać m.in. typ i wysokość ramy, kolor, napęd, baterię, osprzęt oraz akcesoria.

Z punktu widzenia caravaningu to szczególnie ciekawe. Innego roweru będzie potrzebowała para podróżująca kampervanem, innego rodzina korzystająca z dużego kampera, a jeszcze innego osoba, która planuje długie trasy rowerowe po zostawieniu pojazdu na kempingu. Możliwość dopasowania roweru do stylu podróżowania ma więc realną wartość.

Wnioski po teście

Po okresie testów możemy powiedzieć, że rower elektryczny w caravaningu nie jest już tylko dodatkiem. To praktyczne narzędzie, które zwiększa niezależność i wygodę podróżowania. Pozwala ograniczyć konieczność przemieszczania się kamperem, ułatwia codzienne funkcjonowanie na wyjeździe i otwiera nowe możliwości zwiedzania. Ponadto jego ładowanie przy współczesnym wykorzystaniu paneli słonecznych może się odbywać sprawnie, szybko i bez konieczności podpinania się do sieci (czyli noclegi na dziko też są możliwe z e-bikiem).

CEB 590 Light najlepiej wpisuje się w potrzeby osób, które szukają lżejszego, wygodnego i prostszego w codziennym użytkowaniu e-bike'a. To dobry wybór do spokojnych przejażdżek, kempingowego życia i rekreacyjnego zwiedzania okolicy.

AEB 990 PX Pro to propozycja bardziej zaawansowana – dla tych, którzy oczekują większego zasięgu, mocniejszego wyposażenia, większych możliwości transportowych i bardziej wyprawowego charakteru.

Oba modele pokazują jednak wspólną cechę marki Velo de Ville: nacisk na jakość, personalizację i praktyczne podejście do mobilności. A to w świecie caravaningu ma ogromne znaczenie.

Więcej informacji na stronie Velo De Ville











eprasa.pl ebdf10c36c

TWOJA BRAVIA MOBIL DOPASOWANA DO TWOICH POTRZEB

Bravia Mobil, od kilku lat obecna na polskim rynku caravaningowym, konsekwentnie buduje pozycję solidnego producenta kampervanów, którego pojazdy poza funkcjonalnością oferują też bardzo dobrze wyglądające i przyjemne w obsłudze wnętrza. W tym artykule przyjrzymy się trzem popularnym modelom Bravia Mobil Swan – 599, 636 i 680.

Meblarskie know-how (z tej branży wywodzi się słoweńska Bravia Mobil) wciśnięte w ramy blaszaków przyniosło naprawdę dobry efekt. Bravia Mobil nie bierze udziału w wyścigu na najbardziej krzykliwy design czy wyszukane, zmyślne rozwiązania. Zamiast tego stawia na stolarską solidność i rzemieślniczą precyzję, którą w Polsce dystrybuuje firma Kampery Suwałowski.

Liczby w nazwach poszczególnych modeli odpowiadają długościom tych samochodów, co w bardzo wyraźny sposób określa ich wnętrza i przeznaczenie. Najkrótszy, niespełna sześciometrowy model będzie bardzo dobrym rozwiązaniem dla pary lub mniejszych rodzin, które mocno stawiają na kompaktowe rozmiary i bardzo wygodną, mobilną jazdę nawet w trudniej dostępnych miejscach. Jest też wersja środkowa oraz ta najdłuższa, niespełna siedmiometrowa, gdzie dostajemy dużo większą łazienkę i więcej wolnej przestrzeni dla siebie. Ofertę podsumowuje znany slogan – tu naprawdę każdy znajdzie coś dla siebie.

Swan 599

Zaczynamy od klasyki gatunku. Długość niespełna 6 m (dokładnie 599 cm) na bazie Peugeota Boxera to rynkowy standard. Tu przestrzeń została zaprojektowana bez kompromisów jakościowych – szafki są spasowane z dokładnością do milimetra, nic nie trzeszczy pod naciskiem. Jak na te gabaryty strefa dzienna jest zwarta. Rozkładany stół za szoferką po obróceniu foteli pomieści cztery osoby, ale umówmy się – komfortowo zjedzą tu śniadanie dwie lub trzy. Część kuchenna oferuje zintegrowaną dwupalnikową kuchenkę, 90-litrową lodówkę oraz sprytne przedłużenie blatu. Z tyłu znajdziemy poprzeczne łóżko małżeńskie. To idealne rozwiązanie dla par. Pod łóżkiem kryje się spory garaż, do którego dostęp – jak to w kampervanie – mamy oczywiście także przez tylne drzwi.



Bravia Mobil Swan 599 – najkrótszy, ale najbardziej mobilny i wygodny w prowadzeniu model z serii. Dla tych, którzy większość czasu spędzają na zewnątrz



Model 636 jako jeden z niewielu kampervanów na rynku oferuje łóżka wzdłużne w tylnej sypialni. Dostępne są wersje z windą, które pozwalają na transport rowerów bez rozkładania łóżka

eprasa.pl ebdf10c36c

Łazienka jest kompaktowa, łącząc toaletę i prysznic. Wymaga nieco elastyczności podczas porannej toalety, ale spełnia swoje zadanie bez zarzutu. To propozycja dla aktywnych singli lub par, które traktują kampera jako bazę wypadową i mobilną sypialnię, a życie i tak spędzają na zewnątrz. Dodatkowe miejsca do spania można zaaranżować zarówno w części salonowej, jak i otwieranym dachu,





Najdłuższa wersja, już na MAN-ie, to nie tylko osobna kabina prysznicowa, ale też dużo więcej miejsca wewnątrz

Swan 636

W porównaniu do poprzednika dodatkowe 37 cm długości w modelu Swan 636 (nadal na bazie Boxera) istotnie zmienia reguły gry w tylnej części pojazdu. Choć salon i łazienka wyglądają niemal identycznie jak u mniejszego brata, to sypialnia zyskała zupełnie nowy wymiar. Zmieściły się dwa oddzielne łóżka pojedyncze ułożone wzdłuż osi pojazdu. Co ważne, za pomocą specjalnej poduszki łączącej możemy w kilka sekund przekształcić je w potężne, niemal kwadratowe łoże dla całej rodziny. Dzięki wydłużeniu nadwozia projektanci zyskali miejsce na genialnie zorganizowane, wiszące szafki nad sypialnią oraz dodatkowe luki bagażowe między sypialnią a łazienką. Dostęp do ubrań i drobiazgów jest tu bezdyskusyjnie wygodniejszy.
To świetny wybór dla osób ceniących sobie wygodę wstawania w nocy bez przeciskania się przez partnera oraz dla rodzin 2+2 szukających przestrzeni na bagaż.

Swan 680 (i 680 Lift)

Polski bestseller to model Swan 680. Tutaj wchodzimy w świat potężnego MAN-a TGE o długości aż 683 cm. Te dodatkowe centymetry i wyższy dach czuć od pierwszego kroku za próg – wnętrze zyskało niesamowitą przestronność i wysokość, którą docenią nawet wysocy caravaningowcy. Aneks kuchenny w modelu 680 został przemyślany tak, by dostęp do niego był wygodny z kilku stron jednocześnie. Tutaj dwie osoby mogą się swobodnie minąć w korytarzu. Salon po rozłożeniu stolika staje się pełnoprawnym miejscem do pracy zdalnej lub biesiadowania.
Od niedawna model 680 występuje m.in. w rewelacyjnej wersji Lift, gdzie tylne łóżko jest opuszczane elektrycznie. Pozwala to na pełną aranżację dolnej przestrzeni bagażowej pod nim jako ogromnego garażu na rowery, skuter czy sprzęt narciarski, bez rezygnacji z komfortowego spania na stałym materacu. Największy atut wersji 680 to wspomniana komfortowa łazienka, w której wygospodarowano miejsce na odseparowaną kabinę prysznicową. Koniec z zalewaniem toalety kasetowej podczas kąpieli – to standard znany z dużych półzintegrowanych kamperów, zamknięty w zwartej bryle blaszaka.
Będzie to najlepszy wybór dla tych, którzy planują długie, wielotygodniowe wyprawy (również zimowe w wersji Narvik) i nie chcą rezygnować z domowych wygód.

Wybór nie jest trudny

Wszystkie te trzy modele łączy świetna jakość mebli ze słoweńskiej manufaktury. Wybór sprowadza się więc do prostej matematyki naszych potrzeb. Zwinność i minimalizm, kompromis, a może jednak bezkompromisowa przestrzeń i łazienka? Każda z tych wersji, jak potwierdza nam polski diler Bravii, znajduje swoich zadowolonych odbiorców.

suwalowski.com

REKLAMA



eprasa.pl ebdf10c36c



SZTUKA CARAVANINGOWEGO MINIMALIZMU

PRZEŚWIETLAMY RODZINĘ **RIMOR EKOS**

W świecie nowoczesnego caravaningu łatwo wpaść w pułapkę przesady. Producenci prześcigają się w montowaniu gadżetów, które podnoszą masę własną pojazdu, windują ceny (nierzadko w kosmos), a w praktyce rzadko kiedy są niezbędne na kempingu. Trochę na przekór tym trendom idzie polski diler tkamp.pl ze swoją autorską linią Ekos, stworzoną we współpracy z włoskim producentem Rimor. Przyglądamy się bliżej całej tej rodzinie. Flagowy model Ekos 7 swego czasu sprawdziliśmy w wymagających (bo bardzo zimowych) testach redakcyjnych. Co kryje w sobie ta „ekonomiczna" rewolucja?



Ekos 12P – jak wszystkie inne Ekosy – dostępny jest na Fordzie Transicie. Za sprawą dwulitrowego silnika jest niższa akcyza, a w szoferce jest naprawdę ładnie i funkcjonalnie, m.in. za sprawą dużego ekranu

Zobacz relację filmową z naszego redakcyjnego testu modelu Rimor Ekos 7

eprasa.pl ebdf10c36c



Rimor Ekos 98 Plus

Samo słowo „ekonomiczny" w branży motoryzacyjnej czy turystycznej czasami wzbudza dużą ostrożność czy wręcz niechęć. Niesłusznie. W przypadku serii „Ekos by tkamp.pl", czego rzeczywiście doświadczyliśmy, nie oznacza to drogi na skróty kosztem jakości, ale świadomą rezygnację z różnorakich rozwiązań. Założenie projektowe było proste: stworzyć kampery lżejsze, krótsze, łatwiejsze w prowadzeniu i pozbawione elementów, które zużywają cenne kilogramy ładowności oraz zasoby finansowe właściciela. Efekt to zwrotne domy na kołach o doskonałym stosunku ceny do funkcjonalności, które idealnie się wpisują w rynkowe zapotrzebowanie na polskim rynku, czego potwierdzeniem jest doskonała pozycja Rimora w rankingach rejestracji nowych kamperów w Polsce. Przyjrzyjmy się całej gamie układów i rozmiarów, bo włosko-polski projekt nie ogranicza się do jednego szablonu. Łączy je natomiast podwozie Forda Transita – ze względu na niską akcyzę innych opcji po prostu być nie mogło.

Krótka forma, wielkie możliwości

Jeśli szukacie zwinności blaszaka połączonej z przestrzenią tradycyjnego kampera, warto się przyjrzeć modelom Ekos 3 oraz Ekos 12 P. Pierwszy z nich to absolutny fenomen ergonomii. Ta krótka, niezwykle zwrotna alkowa, mimo skróconego nadwozia, oferuje przestrzeń na tzw. łóżko francuskie i homologację dla aż sześciu osób. To idealne rozwiązanie na kręte, wąskie drogi lubianej przez Polaków Europy Południowej.

Z kolei Ekos 12 P to kompaktowa półintegra, która również pomieści sześcioosobową załogę, zapewniając maksymalny komfort podróżowania przy zachowaniu niewielkich gabarytów zewnętrznych. Samochód prowadzi się niezwykle przewidywalnie, a brak zbędnych „pożeraczy" przestrzeni potęguje uczucie swobody.

Bestseller sprawdzony w boju

Przejdźmy teraz do modelu, który znamy z autopsji i wiemy o nim niemal wszystko. Alkowa Ekos 7 spędziła z nami długie, mroźne dni podczas redakcyjnych testów i gołym okiem widać, dlaczego zyskała

eprasa.pl ebdf10c36c



Nawet sześć miejsc do spania – to w modelach Ekos bardzo częste rozwiązanie. Na zdjęciu model Ekos 7

miano absolutnego bestsellera minionego sezonu. To rasowy, sześcioosobowy kamper rodzinny, w którym słowo „przestrzeń" jest odmieniane przez wszystkie przypadki. Projekt wnętrza podporządkowano jednej nadrzędnej zasadzie: nikt z załogi nie ma prawa czuć się tu osaczony, a każdemu należy się chwila prywatności.

Podczas naszych jazd doceniliśmy doskonałe rozplanowanie ciągów komunikacyjnych. Jeśli szukacie złotego środka dla dużej rodziny – to jest właśnie ten adres.



W kilku modelach, np. Ekos 3 na zdjęciu, znajdziemy łóżko francuskie. To rozwiązania ma wielu zwolenników. Wydłuża optycznie i funkcjonalnie wnętrze. Jest korytarz, sporo miejsca na łazienkę i wygodne łóżko

Gdy potrzebujesz potężnego bagażnika

Dla tych, którzy nie wyobrażają sobie wakacji bez zabrania dużej części domu, przygotowano model Ekos 8. To pięcioosobowa alkowa zaprojektowana w najlepszym, klasycznym stylu. Jej znakiem rozpoznawczym są duże, niezwykle wygodne poprzeczne łóżka z tyłu oraz – co kluczowe dla aktywnych – potężny bagażnik, który zmieści rowery, meble kempingowe i cały urlopowy ekwipunek. Masywna konstrukcja alkowy daje poczucie bezpieczeństwa i świetnie izoluje termicznie podczas chłodniejszych nocy.

Królestwo wzdłużnych łóżek

Na szczycie oferty, tam gdzie liczy się hotelowy wręcz komfort sypialniany, stoją dwa modele z oznaczeniem 98. Oba są pięcioosobowe i oba stawiają na najbardziej poszukiwany układ na rynku – oddzielną sypialnię z łóżkami wzdłużnymi, które w razie potrzeby można połączyć w jedno wielkie łoże.

Wariant Ekos 98 P to półintegra oferująca elegancję, płynną linię nadwozia

eprasa.pl ebdf10c36c



Kiedy inni producenci kamperów odchodzą od pojazdów typu alkowa, Rimor w modelach Ekos doskonale przypomina nam wszystkie zalety takiego rozwiązania. Niezależna sypialnia i mnóstwo wolnej przestrzeni w centralnej części. Na zdjęciu model Ekos 8

i podwyższoną prywatność. Sypialnia z tyłu jest wyraźnie odcięta od strefy dziennej, co pozwala na odpoczynek jednej osoby, podczas gdy reszta załogi biesiaduje przy stoliku. Z kolei Ekos 98 M to wersja z alkową, która dodaje do tego wszystkiego potężną przestrzeń nad głową kierowcy, gigantyczny bagażnik oraz niezwykle wygodnie zaaranżowaną strefę prysznicową. To komfort i funkcjonalność w czystej postaci.

Elastyczność skrojona pod klienta

W dobie masowej produkcji indywidualne podejście do klienta i odpowiedź na jego potrzeby nie są codziennością. Dlatego warto wyróżnić ofertę firmy tkamp.pl, która jest zbudowana na bazie wieloletnich doświadczeń w sprzedaży i wynajmie pojazdów kempingowych. Co niemniej ważne, głos klientów nadal jest w firmie chętnie słuchany. Modele półzintegrowane można teraz zamawiać bez opcjonalnego łóżka opuszczanego elektrycznie nad salonem. Dla par lub rodzin podróżujących w mniejszym składzie oznacza to drastyczne obniżenie masy własnej pojazdu, niższą cenę zakupu oraz – co czuć natychmiast po wejściu do środka – niesamowitą przestronność i wysokość wnętrza w strefie dziennej. Rezygnacja z przepychu na rzecz czystej ergonomii może być interesującym kierunkiem. Sukces linii Ekos na polskim rynku doskonale to potwierdza.

tkamp.pl

REKLAMA



eprasa.pl ebdf10c36c

NAPRAWA PO KOLIZJI:

DRUGIE ŻYCIE KAMPERA



Kolizja z udziałem kampera lub przyczepy kempingowej to sytuacja wymagająca szczególnego podejścia. W pojazdach kempingowych uszkodzeniu może ulec nie tylko poszycie i konstrukcja, ale również część mieszkalna wraz z instalacjami i wyposażeniem. Dlatego naprawa powypadkowa wymaga doświadczenia, odpowiedniego zaplecza i kompleksowej obsługi – od zgłoszenia szkody po odbiór w pełni sprawnego pojazdu.



Właśnie tak działa serwis Kampery Gorzów – firma specjalizująca się w naprawach powypadkowych kamperów i przyczep kempingowych. Jej przewagą nie jest wyłącznie zaplecze warsztatowe, ale przede wszystkim pełna obsługa procesu likwidacji szkody. W praktyce oznacza to wsparcie już od pierwszego kontaktu: zgłoszenie szkody, przygotowanie szczegółowej dokumentacji fotograficznej i technicznej, wykonanie oględzin pojazdu, a następnie opracowanie kosztorysu niezbędnego do dalszych ustaleń z ubezpieczycielem. Serwis przejmuje również komunikację z towarzystwem ubezpieczeniowym i prowadzi dochodzenie należności w imieniu właściciela pojazdu, odciążając go od formalności, które po wypadku bywają równie trudne jak sama naprawa, ponieważ zarówno rzeczoznawcy, jak i i firmy ubezpieczeniowe próbują traktować pojazdy kempingowe na równi np. ze zwykłymi samochodami osobowymi, w których naprawy są łatwiejsze do wykonania, trwają krócej i koszty tzw. roboczogodziny są niższe.

Od dokumentacji szkody do rzetelnego kosztorysu

Każda naprawa rozpoczyna się od dokładnej analizy uszkodzeń, ponieważ w kamperach i przyczepach szkody często wykraczają poza to, co widać na pierwszy rzut oka. Kosztorys musi uwzględniać nie tylko widoczne uszkodzenia poszycia, lakieru czy zabudowy zewnętrznej, ale także ukryte defekty ujawniające się

eprasa.pl ebdf10c36c

dopiero po demontażu. Kluczowe znaczenie mają więc precyzyjne pomiary, pełna dokumentacja zdjęciowa i doświadczenie w ocenie konstrukcji stosowanych w pojazdach caravaningowych.

Zakres napraw: konstrukcja, zabudowa i szczelność

Zakres wykonywanych prac obejmuje zarówno naprawy prostych uszkodzeń blacharsko-lakierniczych, jak i zaawansowane rekonstrukcje strukturalne. W razie potrzeby wykonywana jest wymiana całych ścian, dachów czy podłóg, a także odbudowa elementów nośnych wymagających specjalistycznych technik oraz znajomości materiałów stosowanych w kamperach i przyczepach. Równie ważnym obszarem jest naprawa zabudowy mieszkalnej. Odtwarzane lub wymieniane są meble, wykończenia, instalacje wewnętrzne i elementy wyposażenia, przy zachowaniu zgodności z technologią producenta oraz z dbałością o zachowanie pierwotnego charakteru wnętrza. Kluczowe znaczenie ma również przywrócenie pełnej szczelności zabudowy, dlatego po zakończeniu prac stosowane są odpowiednie uszczelnienia, materiały izolacyjne i sprawdzone techniki montażowe, a całość kończy się testami szczelności potwierdzającymi odporność pojazdu na warunki atmosferyczne.

Instalacje, testy i jakość wykonania

Po naprawie kontrolowane są wszystkie instalacje w obszarze wykonywanych prac: elektryczna, wodna i gazowa. Jeśli którykolwiek z układów został naruszony, serwis odtwarza go zgodnie z normami bezpieczeństwa. Następnie pojazd przechodzi testy funkcjonalne kluczowych systemów – od ogrzewania i klimatyzacji po oświetlenie oraz urządzenia elektryczne i elektroniczne. Jakość naprawy zapewnia stosowanie oryginalnych części i materiałów zgodnych ze specyfikacją producentów, także w przypadku starszych lub mniej popularnych modeli. Nad realizacją czuwa doświadczony zespół mechaników, elektryków i specjalistów od zabudowy kamperowej, regularnie szkolonych przez producentów. Każda naprawa jest



dokumentowana i objęta gwarancją na części oraz wykonane prace.

W caravaningu naprawa powypadkowa polega nie tylko na usunięciu śladów kolizji, ale na pełnym przywróceniu bezpieczeństwa, funkcjonalności i wartości pojazdu. Dlatego warto powierzyć ją serwisowi Kampery Gorzów, którego obsługa zna specyfikę tej branży i łączy kompetencje techniczne z profesjonalną obsługą formalną.

REKLAMA



eprasa.pl ebdf10c36c



PÓŁINTEGRY MALIBU

KOMPAKTOWY CARAVANING W WYDANIU PREMIUM

Kampery półzintegrowane od lat są jednym z najpopularniejszych wyborów w świecie caravaningu. Dla wielu użytkowników to właśnie one stanowią idealne połączenie komfortu, rozsądnych wymiarów i łatwości podróżowania. Widoczna kabina bazowego pojazdu, bardziej kompaktowa bryła i niższa wysokość całkowita sprawiają, że półintegry często są łatwiejsze w codziennym użytkowaniu i prowadzeniu niż pełne integry.

Malibu Reisemobile podeszło jednak do tematu półintegr zupełnie inaczej. Producent należący do grupy Carthago stworzył pojazdy, które mimo bardziej kompaktowej konstrukcji zachowują rozwiązania charakterystyczne dla klasy premium. Półintegry Malibu mają długość 6,69–7,35 m i szerokość zaledwie 2,27 m, dzięki czemu są wygodne podczas podróżowania i manewrowania, jednocześnie oferując bardzo dużą przestrzeń wewnątrz pojazdu.



eprasa.pl ebdf10c36c





















Cechy pokładowe

W ofercie producenta znajdziemy aż 16 modeli półzintegrowanych. Dostępne są zarówno wersje na podwoziu Fiata Ducato, jak i Mercedesa Sprintera. Malibu oferuje układy z łóżkami niemieckimi oraz łóżkiem królewskim, a także elektrycznie opuszczanym z sufitu. Co ważne – niezależnie od wybranego modelu każdy z nich zachowuje charakterystyczne dla marki rozwiązania techniczne.

W standardzie znajdziemy między innymi prawdziwą podwójną podłogę, ramę AL-KO, nowoczesne ogrzewanie Truma Combi 6E, bardzo dobrą izolację termiczną, stopień elektryczny, system wentylacji SOG, podwójne ramowe okna czy wysokiej jakości zabudowę meblową charakterystyczną dla grupy Carthago. Prawdziwa podwójna podłoga nie tylko poprawia izolację termiczną i rozprowadzenie ciepła bez zimnych stref, ale również zapewnia ogromną liczbę dodatkowych schowków i przestrzeni ładunkowej, a co najważniejsze – mamy podłogę w całym kamperze na jednym poziomie, bez stopni.

Modelowy kamper

Przestronna strefa wypoczynkowa w układzie litery „L" w modelu Malibu T 480 RB-QB „K" zachęca do relaksu i tworzy wyjątkowo przytulną atmosferę podczas podróży. Tuż obok znajduje się funkcjonalna kuchnia narożna wyposażona w lodówkę o pojemności 133 litrów oraz liczne schowki, dzięki którym wszystko jest zawsze pod ręką. Prawdziwym wyróżnikiem tego modelu jest komfortowa łazienka z oddzielnym prysznicem oraz zintegrowaną garderobą, która pozwala wygodnie się przebrać i zapewnia dodatkową przestrzeń użytkową. W tylnej części kampera znajduje się wygodne łóżko królewskie, które można przesuwać na boki, dostosowując przestrzeń do własnych potrzeb. To rozwiązanie gwarantuje spokojny sen i poczucie komfortu, które sprawia, że podróżowanie staje się równie przyjemne jak przebywanie we własnym domu.

Model zabudowany na Mercedesie Sprinterze z silnikiem 170 KM i automatyczną skrzynią biegów pozostaje jednocześnie bardzo rozsądny pod względem masy własnej. Dzięki lekkiej konstrukcji lightweight, przemyślanemu rozkładowi masy oraz ramie AL-KO pojazd mimo bogatego wyposażenia nadal oferuje dużą ładowność i komfortowe prowadzenie podczas dłuższych podróży. Na pokładzie znajdziemy również między innymi akumulator litowo-jonowy, system multimedialny MBUX, kamerę cofania, markizę, piekarnik gazowy z grillem czy elektryczny okap kuchenny.

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

eprasa.pl ebdf10c36c



NOWY SALON
SPIDER CAMPER
OTOMIN KOŁO GDAŃSKA

Otomin to świetna lokalizacja, ponieważ w gąszczu drogowym trójmiejskiej metropolii wystarczy zjechać z aglomeracyjnej obwodnicy, by po kilku minutach znaleźć się pod nowym salonem Spider Camper. Korzystnie oraz blisko nad lokalne jeziorko!

Ta wiadomość ucieszy mieszkańców Trójmiasta, którzy oprócz zainteresowania caravaningiem celują dodatkowo w zakup pojazdu McLouis, gdyż nowy salon otrzymał miano oficjalnego salonu sprzedaży tej marki. Tymczasem oprócz zakupu nowego pojazdu kempingowego można tutaj przeserwisować kampera, zrealizować obsługę gwarancyjną i pogwarancyjną lub kupić i zlecić montaż akcesoriów caravaningowych

Cała gama kamperów McLouis jest dostępna na miejscu. Na firmowym placu znajduje się zawsze około 20 samochodów w dużym wyborze modeli. Wszystkie nowinki McLouis można oglądać w salonie. Punkt reklamuje i poleca także profesjonalne doradztwo, czyli pomoc w wyborze i dopasowaniu do potrzeb każdego klienta zarówno kampera, jak i akcesoriów.

Firma Spider Camper od momentu uzyskania w 2021 r. statusu dilera marki McLouis w Polsce zwiększyła wielokrotnie rozpoznawalność, jak i liczbę zadowolonych klientów w naszym kraju. Nowy salon odzwierciedla potrzebę bycia blisko naszych klientów

eprasa.pl ebdf10c36c













w chwilach, kiedy potrzebują dobrego serwisu, doboru nowych akcesoriów czy wymiany kampera na nowszy model. McLouis to włoska marka o rozpoznawalnym designie, która zyskała uznanie wśród wielu klientów. Jasne barwy, funkcjonalne rozwiązania, dobra jakość to cechy przewodnie pojazdów opuszczających fabrykę McLouis. Włoski producent jest ceniony także za duży wybór pakietów i bogate wyposażenie dostępne w konkurencyjnych cenach. Dodatkowo dobra komunikacja i sprawne rozpatrywanie reklamacji czynią tę współpracę przyjemną zarówno dla nas, jak i dla klientów.

Szeroka gama pojazdów to też duży atut. McLouis produkuje nie tylko znane i lubiane półintegry, ale także rodzinne alkowy, obszerne integry i mniejsze auta typu Slim oraz typu van, idealne dla par. Każdy znajdzie tutaj pojazd odpowiadający własnym potrzebom.

Właściciel salonu rekomenduje pojazdy jako wieloletni użytkownik modelu. Od lat podróżuje rodzinnym McLouisem 373. Wraz z bliskimi przejechał już Sardynię, Półwysep Iberyjski, docierając aż pod Gibraltar. Odwiedzili również Skandynawię, Włochy, Sycylię. Nasz McLouis nigdy nie zawiódł podczas tych podróży.

Nowy salon Spider Camper znajduje się w Otominie koło Gdańska na ulicy Konnej 42a.

REKLAMA



eprasa.pl ebdf10c36c



BEZ PŁOMIENI
BEZ PROBLEMU

KOMFORT GOTOWANIA W TRASIE

eprasa.pl ebdf10c36c

Funkcjonalna kuchnia w kamperze oznacza rozwiązanie, które nie generuje problemów i nie każe podróżnikom pamiętać o kolejnych punktach. Rozwiązanie to jest jednocześnie nowoczesne, bezpieczne i estetyczne. Sposobem na połączenie tych oczekiwań jest wybór technologii gazu pod szkłem, wykorzystywanej w produkcji płyt kuchennych przez rodzimą markę Dynacook.

Nowoczesna alternatywa dla klasycznej kuchenki

Tradycyjne palniki gazowe od lat są standardem w zabudowach caravaningowych. Jednak nowoczesne podróżowanie stawia nowe wymagania: liczą się łatwość utrzymania czystości, oszczędność miejsca, wygoda użytkowania i design dopasowany do współczesnych wnętrz. Płyty Dynacok odpowiadają na te potrzeby, oferując minimalistyczną, gładką powierzchnię oraz wygodne gotowanie bez otwartego płomienia. To rozwiązanie szczególnie doceniane w niewielkich przestrzeniach, gdzie każdy detal ma znaczenie.

DynaCook X2 mini – stworzona do kamperów

Jednym z modeli szczególnie cenionych przez użytkowników caravaningu jest DynaCook X2 mini. To kompaktowa płyta z dwoma polami grzewczymi, zaprojektowana z myślą o mniejszych kuchniach mobilnych. Niewielki rozmiar pozwala lepiej wykorzystać blat roboczy, a dwa pola grzewcze zapewniają pełną swobodę przygotowania codziennych posiłków – od porannej kawy po kolację po całym dniu w trasie. To ważna informacja, szczególnie dla osób, które intensywnie korzystają z kampera i oczekują sprzętu gotowego na wiele sezonów. Trwałość i pewność działania to komfort, który docenia się szczególnie wtedy, gdy jest się setki kilometrów od domu.

Kuchnia, która nadąża za stylem życia

Nowoczesny caravaning coraz częściej przypomina mobilny apartament. Starannie zaprojektowane wnętrza, funkcjonalne schowki, dobre materiały i wygodne rozwiązania stają się standardem. Dynacook wpisuje się w ten trend, łącząc technologię, estetykę i praktyczność. To rozwiązanie dla tych, którzy chcą podróżować bez kompromisów – także w kuchni.

Ceramiczne płyty gazowe DynaCook gwarantują:

- kompaktowy format idealny do kamperów i vanów,
- łatwe czyszczenie dzięki gładkiej powierzchni,
- nowoczesny wygląd zabudowy kuchennej,
- możliwość pracy na różnych rodzajach gazu,
- komfort gotowania w trasie,
- bezpieczeństwo bez otwartego płomienia,
- aż 10 lat gwarancji na palniki SteelCore!



eprasa.pl ebdf10c36c



SŁONECZNY RESTART:

JAK MĄDRZE ZACZĄĆ **SEZON SOLARNY?**

Wiosna rozkwitła na całego, wraz z pąkami i soczystą zielenią nowych liści. To wiadomy znak dla każdego caravaningowca, że rozpoczął się najlepszy kempingowo czas. Planując wyjazdy, warto pamiętać, by jeszcze przed podróżą oszacować własną niezależność energetyczną. Na jak długo wystarczy nam energii, aby zasilać lodówkę, ładować elektronikę czy prowadzić pracę zdalną bez ciągłego szukania dostępu do gniazdka. Nic więc dziwnego, że mobilna fotowoltaika staje się jednym z najczęściej wybieranych elementów wyposażenia kamperów i vanów. Zanim jednak zdecydujesz się na konkretny zestaw, warto odpowiedzieć sobie na pytanie, czy w caravaningu rzeczywiście najlepiej sprawdza się panel zamontowany na stałe?

Cień dla kampera, słońce dla panelu

Caravaning rzadko wygląda tak jak w katalogach. W czasie upałów większość osób szuka raczej przyjemnego miejsca pod drzewami niż pełnego nasłonecznienia. Komfort postoju wygrywa z idealnym ustawieniem dachu względem słońca. Stały panel nie daje wtedy dużego pola manewru – pracuje dokładnie tam, gdzie stoi pojazd. Panel przenośny pozwala podejść do tematu znacznie elastyczniej. Kamper może pozostać w cieniu, a sam panel wystarczy ustawić kilka metrów dalej – tam gdzie światła jest najwięcej. To szczególnie odczuwalne, kiedy słońce znajduje się jeszcze stosunkowo nisko, a odpowiedni kąt ustawienia panelu wyraźnie wpływa na efektywność ładowania. Tego typu rozwiązanie ma jeszcze jedną zaletę – nie wymaga ingerencji w dach pojazdu.

Jaki panel fotowoltaiczny wybrać?

Osoby podróżujące mniejszym vanem albo wyjeżdżające głównie na weekendy zwykle nie potrzebują bardzo rozbudowanego zestawu solarnego. Liczą się raczej niewielka waga, szybkość rozkładania i możliwość wygodnego schowania panelu

eprasa.pl ebdf10c36c

po zakończeniu postoju. Właśnie dlatego panele takie jak EcoFlow 160W często okazują się wygodniejszym rozwiązaniem niż duże instalacje montowane na stałe. Wariant ten waży niespełna 4 kg, po złożeniu zajmuje niewiele miejsca i pozwala zasilać najważniejsze urządzenia – od lodówki turystycznej po laptopy czy oświetlenie. Dodatkowym ułatwieniem jest torba transportowa pełniąca jednocześnie funkcję regulowanej podstawki, dzięki której można łatwo ustawić panel pod odpowiednim kątem względem słońca.



Jeszcze więcej prądu

Większe modele, takie jak EcoFlow 220W, lepiej sprawdzają się podczas dłuższych postojów lub w kamperach wyposażonych w bardziej wymagający sprzęt. Konstrukcja tego modelu oparta na hartowanym szkle sprawia, że jest on kilkukrotnie wytrzymalszy od standardowych rozwiązań, a stabilna konstrukcja dobrze radzi sobie również przy silniejszych podmuchach wiatru. Wysoka moc przekłada się na szybkie ładowanie i większy zapas energii, co docenią osoby korzystające na co dzień z ekspresu do kawy, dodatkowego oświetlenia czy kilku urządzeń jednocześnie.



Oba rozwiązania można łatwo łączyć ze stacjami zasilania EcoFlow – od kompaktowych modeli z serii RIVER po większe jednostki DELTA. Co ważne, mobilny zestaw nie wymaga kosztownego montażu ani ingerencji w dach pojazdu, dlatego łatwiej dopasować go do własnego stylu podróżowania i stopniowo rozbudowywać wraz z kolejnymi wyjazdami. Dzięki temu energia ze słońca trafia tam, gdzie rzeczywiście jest potrzebna – bez hałaśliwego agregatu i bez podporządkowywania całego postoju ustawieniu kampera względem światła.

Niezależnie od tego, czy planujesz krótki weekendowy wyjazd, czy dłuższą trasę, mobilna fotowoltaika daje coś, co w caravaningu liczy się najbardziej – większą swobodę podróżowania i możliwość zatrzymania się dokładnie tam, gdzie naprawdę chcesz.

REKLAMA



eprasa.pl ebdf10c36c



DOMOWY LUKSUS W PODRÓŻY

Nowoczesne, mobilne urządzenia marki Yolco – dwustrefowe lodówki kompresorowe z serii DX, kompaktowy klimatyzator TC590 oraz zmywarka nablatowa DWM02 – udowadniają, że podróżowanie kamperem lub z przyczepą kempingową nie musi oznaczać rezygnacji z luksusu.

Marka Yolco, znana przede wszystkim z niezawodnych kompresorowych lodówek turystycznych, po raz kolejny udowadnia, że doskonale rozumie potrzeby rynku caravaningowego.

Dwie komory, zero kompromisów

Odpowiedzią na nie są m.in. przenośne lodówki kompresorowe z serii DX (dostępne w wersji 30- i 40-litrowej), które w podróży wprowadzają standardy znane z domowej kuchni.

Model DX wyróżnia system Dual-Zone. W przeciwieństwie do tradycyjnych lodówek turystycznych z jedną przestrzenią chłodzącą oferuje dwie całkowicie odizolowane od siebie komory. Sercem urządzenia jest wydajny kompresor, który pozwala na niezależną regulację temperatury od +20°C do -20°C dla każdej strefy z osobna. Co istotne, każda komora ma osobną klapę. Otwierając lodówkę, nie wychładzamy całego wnętrza, co znacząco ogranicza straty energii.

Lodówki Yolco DX zaprojektowano z myślą o zróżnicowanych scenariuszach podróżniczych. Zasilimy je z tradycyjnej sieci 230 V oraz z instalacji pokładowej 12/24 V podczas jazdy. Dla miłośników overlandingu i nocowania „na dziko" przygotowano adapter umożliwiający zasilanie lodówki z zewnętrznej baterii, co zapewnia sześć godzin pełnej autonomii.

Yolco DX wyposażono w moduł Bluetooth 5.0, co pozwala na pełne zarządzanie parametrami pracy urządzenia z poziomu intuicyjnej aplikacji na smartfona.

Konstrukcję lodówki wyróżniają solidny, minimalistyczny design, czytelny ekran LED oraz ergonomiczne uchwyty ułatwiające przenoszenie. Wnętrze zyskało praktyczne podświetlenie LED, cenne podczas przygotowywania wieczornych posiłków.

Yolco DX to ewolucja w segmencie lodówek przenośnych. Stanowi doskonałe doposażenie dla posiadaczy mniejszych kampervanów, aut terenowych, a także jako dodatkowa przestrzeń chłodnicza w klasycznych dużych kamperach i przyczepach.

Rewolucja w chłodzeniu kamperów i przyczep

Tradycyjne klimatyzatory dachowe to spory wydatek, dodatkowe kilogramy na dachu i konieczność ingerencji w poszycie pojazdu. Na rynku pojawiła się alternatywa, która idealnie wpisuje się w filozofię mobilności: przenośny klimatyzator Yolco TC590.

eprasa.pl ebdf10c36c

Urządzenie waży zaledwie 10,1 kg i ma kompaktowe wymiary (545 × 303 × 344 mm). Yolco TC590 pobiera zaledwie 480 W, generując przy tym aż 1500 W (ponad 5 tys. BTU) wydajności chłodniczej. Taki stosunek efektywności osiągnięto dzięki pracy na napięciu DC 48 V (w zestawie znajduje się dedykowany zasilacz AC 200–240 V). Klimatyzator jest przeznaczony do przestrzeni o powierzchni 5–15 m². Idealnie pokrywa to kubaturę większości sypialni w przyczepach kempingowych, kamperwanów oraz średniej wielkości kamperów typu alkowa. Zakres regulacji temperatury wynosi 17–30°C, a pracą urządzenia można sterować na trzy sposoby: poprzez intuicyjny panel z wyświetlaczem LCD na obudowie, za pomocą dołączonego pilota lub z poziomu aplikacji na smartfona (łączność Bluetooth 5.0).
W warunkach kempingowych kluczowa okazuje się funkcjonalność rozprowadzania powietrza. W zestawie są elastyczne rury wlotowe i wylotowe wraz z adapterami. Funkcja automatycznego ruchu żaluzji (swing) zapobiega z kolei powstawaniu tzw. szoku termicznego w jednym punkcie, równomiernie mieszając powietrze.

Koniec z ręcznym zmywaniem na kempingu

Dla każdego caravaningowca kluczowym zasobem jest woda. Obawa przed jej szybkim zużyciem to główny powód, dla którego sceptycznie patrzy się na domowe AGD w wersji mini. Zmywarka nablatowa Yolco DWM02 rozwiązuje ten problem w sposób genialny w swojej prostocie, oferując dwa sposoby zasilania w wodę.
Pierwszym z nich jest tryb stacjonarny, czyli klasyczne podłączenie za pomocą węża doprowadzającego do instalacji w kamperze. Drugą opcję stanowi tryb autonomiczny (mobilny), który umożliwia korzystanie z wbudowanego zbiornika na wodę o pojemności 5 l. Co ważne, brudną wodę możemy odprowadzić za pomocą elastycznego węża bezpośrednio do zbiornika na szarą wodę lub po prostu do podstawionego wiadra czy kanistra.
Wnętrze zmywarki zostało zoptymalizowane pod kątem zastawy dla trzech osób. Znajdziemy tu kosz główny ze składanymi stojakami na talerze, dedykowany koszyk na sztućce oraz dodatkową półkę na kubki czy filiżanki.
W programie ECO zmywarka zużywa zaledwie 4,2 l wody na pełny cykl. Zmywając ręcznie taką samą ilość naczyń pod bieżącym strumieniem, zużylibyśmy od 15 do nawet 30 l wody.
Moc znamionowa urządzenia wynosi 970 W. Oznacza to, że zmywarka bez problemu ruszy na większości kempingów (gdzie zabezpieczenia prądowe rzędu 4A–6A bywają zmorą).
Wymiary Yolco DWM02 to 430 × 460 × 450 mm, a waga wynosi zaledwie 12,5 kg. Urządzenie gabarytami przypomina nieco większą kuchenkę mikrofalową. Bez trudu zmieści się na blacie kuchennym średniej wielkości kampera czy na stole w przedsionku przyczepy.

Yolco™
yolco.pl


Lodówka kompresorowa przenośna



Klimatyzator przenośny


Zmywarka nablatowa


Kostkarka do lodu


Sofa dmuchana


Namiot gospodarczy dmuchany


Osłona przeciwgradowa

W drogę!

REKLAMA

eprasa.pl ebdf10c36c

KLIMATYZATORY DACHOWE O BARDZO SMUKŁEJ SYLWETCE

Seria klimatyzatorów Slim to najnowsza propozycja marki Eberspächer. Od debiutu gama modelowa rozrosła się do czterech urządzeń o mocy chłodniczej 1,7–3,6 kW. Dachowe systemy zoptymalizowano pod kątem umiarkowanych i chłodnych stref klimatycznych, więc ostatecznego wyboru dokonujemy spośród wariantów wyłącznie chłodzących lub także z funkcją podgrzewania wnętrza pojazdu.



Fani caravaningu docenią płaską konstrukcję modułu dachowego (ok. 25 cm wysokości w najwyższym punkcie), co zmniejsza opory powietrza i poprawia estetykę pojazdu kempingowego

Breezonic Slim to nowa linia wyjątkowo kompaktowych klimatyzatorów dachowych – także z funkcją pompy ciepła. Urządzenia wykorzystują technologię inwerterową, która zapewnia bardzo cichą, stabilną pracę, niskie zużycie energii oraz płynne uruchamianie dzięki sprężarce o regulowanej prędkości. Możesz wybierać spośród dwóch wersji – o mocy 1,7 kW lub 2,2 kW. Oba modele występują zarówno w wersji z pompą ciepła, jak i w wersjach przeznaczonych wyłącznie do chłodzenia (AC). Portfolio uzupełniają modele Breezonic Performance o mocy 2,5 kW i 3,5 kW, które pomimo wyższej mocy chłodzącej i grzewczej zachowują kompaktową, smukłą konstrukcję i dzielą wszystkie zalety serii Slim. W sumie mamy do wyboru aż sześć modeli, co w połączeniu z kombinacją kolorystyki (biały lub czarny kolor) gwarantuje wybór najlepszego rozwiązania. Wytrzymałe jednostki dachowe są odporne na grad czy uderzenia gałęzi podczas jazdy w zadrzewionym terenie.

Dzięki dwóm rozmiarom, dwóm kolorom, czterem poziomom wydajności i opcji wyłącznie klimatyzacji oferta Breezonic oferuje odpowiednie rozwiązanie dla każdego typu kampera i przyczepy kempingowej



Co jeszcze łączy wszystkie modele? W przeciwieństwie do tradycyjnych klimatyzatorów, które działają w cyklu start-stop (on/off) na pełnej mocy, tu sprężarka inwerterowa płynnie dostosowuje swoją prędkość obrotową. Przekłada się to na znacznie niższe zużycie prądu, a to kluczowe na polach kempingowych, gdzie infrastruktura elektryczna (230 V) często bywa przeciążona. Po prostu klimatyzacja startuje miękko, co zapobiega wybijaniu bezpieczników i efektywniej osiąga stabilniejszą temperaturę. W specyfikacji z pompą ciepła oferuje też pracę w szerokim zakresie temperatur, co pozwala na efektywne podgrzewanie wnętrza kampera czy przyczepy kempingowej wiosną, jesienią oraz w chłodne, letnie wieczory, gdy temperatura na zewnątrz wynosi powyżej +5°C. Wtedy takie urządzenie z każdego 1 kW pobranej energii elektrycznej potrafi oddać ponad 2–3 kW ciepła. A przy tym jest wyjątkowo ciche. Do wyboru mamy pięć trybów pracy: osuszanie, tylko nawiew, tryb ekonomiczny, tryb nocny i tryb turbo. W Night Mode następuje wyciszenie pracy wentylatorów i kompresora dla komfortu snu. Z kolei tryb Eco oznacza maksymalne oszczędzanie energii.

Produkty są dostarczane przez aplikację na mobilne urządzenia, więc łącząc się przez Bluetooth, możemy wygodnie zarządzać pracą klimatyzatora – mamy dostęp do timera 24 h oraz do diagnostyki błędów. Eberspächer zadbał też o pełną integrację sterowania z elektroniką nowoczesnych pojazdów. Mowa tu o magistrali komunikacyjnej CI-Bus.

Eberspächer postawił na nowoczesny i bardziej zrównoważony czynnik chłodniczy R32, który staje się europejskim standardem. Breezonic Slim i Breezonic Performance łatwo wkomponujesz w podsufitkę. Panel dystrybucyjny powietrza montowany wewnątrz pojazdu jest bardzo płaski – odstaje od sufitu na zaledwie 45 mm. Ma wbudowane oświetlenie LED z funkcją ściemniania i regulacją barwy światła (ciepła/zimna biel).

Fot. Eberspächer

eprasa.pl ebdf10c36c



SYSTEM KLIMATYZACJI Z FUNKCJĄ POMPY CIEPŁA

CICHA PRACA I SMUKŁA KONSTRUKCJA

Breezonic Slim to nowa linia wyjątkowo kompaktowych klimatyzatorów dachowych z funkcją pompy ciepła. Urządzenia wykorzystują technologię inwerterową, która zapewnia bardzo cichą, stabilną pracę, niskie zużycie energii oraz płynne uruchamianie dzięki sprężarce o regulowanej prędkości.

Możesz wybierać spośród dwóch wersji – o mocy 1,7 kW lub 2,2 kW, dostępnych także w wariantach wyłącznie chłodzących. Portfolio uzupełniają modele Breezonic Performance o mocy 2,5 kW i 3,5 kW.

Zaprojektowane z myślą o maksymalnej wydajności, urządzenia oferują osiem trybów pracy oraz intuicyjne opcje sterowania, dzięki którym idealnie dopasujesz komfort do własnych potrzeb — przy zachowaniu wyjątkowo cichej pracy.

EBERSPAECHER-MOTORHOMES.COM

eprasa.pl ebdf10c36c

DWIE ODSŁONY CARAVANINGOWEGO KOMFORTU:

ISABELLA COMMODORE I PENTA ETNA



KOMFORT, KTÓRY ZACZYNA SIĘ PRZED WEJŚCIEM

W caravaningu liczy się nie tylko sama podróż, ale również komfort życia na postoju i sposób, w jaki organizujemy przestrzeń wokół przyczepy. Odpowiednio dobrany przedsionek potrafi całkowicie odmienić codzienne funkcjonowanie, tworząc wygodne miejsce do odpoczynku, wspólnych posiłków, spotkań i przechowywania wyposażenia. Dla wielu użytkowników staje się on naturalnym przedłużeniem części mieszkalnej, a jednocześnie wpływa na estetykę i funkcjonalność całego zestawu caravaningowego. Marka Isabella od lat rozwija rozwiązania odpowiadające zarówno osobom często podróżującym, jak i tym, które spędzają na kempingu dłuższy czas w jednym miejscu. Wśród jej propozycji szczególnie wyróżniają się dwa modele: Commodore oraz Penta Etna, reprezentujące dwa różne podejścia do komfortu i organizacji przestrzeni.



Commodore – uniwersalność i elegancja

Isabella Commodore to przedsionek o głębokości 3 m, który łączy klasyczny styl marki z nowoczesnymi materiałami oraz wysoką funkcjonalnością. Dzięki solidnej, dopracowanej konstrukcji sprawdza się zarówno podczas częstych wyjazdów, jak i w użytkowaniu sezonowym. Co istotne, może z powodzeniem pełnić rolę przedsionka stacjonarnego przez wiele miesięcy, zapewniając stabilność i komfort użytkowania. Dodatkowym atutem modelu jest możliwość wyboru jednego z trzech typów stelaża, co pozwala lepiej dopasować konstrukcję do indywidualnych preferencji użytkownika. W najnowszej odsłonie Commodore dostępny jest również w wersji kolorystycznej Etna – eleganckim i spokojnym zestawieniu odcieni szarości inspirowanych naturalną paletą ziemi. Obok wariantów Dawn i Coast nadaje to bardziej ponadczasowy, dopracowany charakter, który dobrze wpisuje się w nowoczesne trendy caravaningowe. Duże panoramiczne okna zapewniają bardzo dobre doświetlenie wnętrza oraz optyczne powiększenie przestrzeni, co znacząco podnosi komfort codziennego użytkowania. Zintegrowane rozwiązania wentylacyjne oraz moskitiery pomagają

eprasa.pl ebdf10c36c

utrzymać przyjemny klimat wewnątrz nawet podczas upalnych dni i intensywnego użytkowania sezonowego.
Jasne wnętrze można łatwo zaaranżować jako salon, jadalnię lub strefę relaksu, dzięki czemu przedsionek staje się realną częścią życia na kempingu.

Penta Etna – przestrzeń na długi sezon

Penta Etna została zaprojektowana z myślą o użytkownikach spędzających na kempingu dłuższy czas i oczekujących maksymalnej przestrzeni użytkowej oraz komfortu codziennego funkcjonowania. Konstrukcja o głębokości 3,5 m oraz charakterystyczny pięciokątny układ pozwalają efektywnie wykorzystać wnętrze bez konieczności stosowania środkowego masztu, co znacząco zwiększa swobodę aranżacji przestrzeni. Zastosowany materiał Isacryl zapewnia dobrą cyrkulację powietrza oraz komfortowy mikroklimat wewnątrz, dzięki czemu przedsionek świetnie się sprawdza jako naturalne przedłużenie części mieszkalnej przyczepy. To rozwiązanie szczególnie cenione przez osoby pozostające na jednym stanowisku przez cały sezon lub dłużej. Duże okna, pas świetlny w dachu oraz boczne okna wentylacyjne z moskitierami zapewniają jasne, przyjazne i dobrze wentylowane wnętrze, które sprzyja codziennemu użytkowaniu niezależnie od warunków pogodowych. Do wyboru pozostają stelaże Zinox oraz Zinox MegaFrame, które podkreślają stabilny, sezonowy charakter konstrukcji i jej odporność na intensywniejsze użytkowanie.







Dwa modele, dwa style caravaningu

Isabella Commodore i Penta Etna pokazują dwa różne, ale równie dopracowane podejścia do caravaningowego komfortu. Commodore to model wszechstronny, który sprawdza się zarówno podczas podróży, jak i w użytkowaniu sezonowym lub stacjonarnym. Penta Etna została natomiast stworzona z myślą o maksymalnej przestrzeni, stabilności i wygodzie podczas długich pobytów na kempingu.
Oba rozwiązania łączy wysoka jakość wykonania, przemyślana konstrukcja oraz funkcjonalność, która realnie podnosi komfort codziennego życia na kempingu. Dzięki temu przedsionek przestaje być jedynie dodatkiem do przyczepy, a staje się pełnoprawnym elementem, który wpływa zarówno na wygodę, jak i estetykę całej przestrzeni wypoczynkowej.

REKLAMA



www.isabella.net

Isabella

eprasa.pl ebdf10c36c

PRZEDSIONEK DOMETIC RALLY AIR TOUR 390 DA



W terminologii ogrodniczej okazałe drzewo bądź atrakcyjnie wyglądający krzew rosnący na otwartej przestrzeni to soliter. Jego zadaniem jest przyciąganie uwagi i funkcja głównego punktu dekoracyjnego. Spróbujmy przenieść to założenie na obszar pola kempingowego, gdzie królują przedsionki namiotowe połączone z kempingowymi pojazdami. Ale Dometic Rally AIR Tour 390 DA nie musi. Stoi samodzielnie. A właściciele eksplorują kamperem okolicę!

KEMPINGOWY SOLITER



Panele boczne i przedni można odpinać

Możliwość odłączenia przedsionka Rally AIR Tour 390 DA od pojazdu i pozostawienia go na kempingu była głównym założeniem konstrukcyjnym tego modelu, który jest jednocześnie rynkową nowością. Przedsionek można dopasować do pojazdów o wysokości 220–300 cm, czyli ogromnej większości pojazdów. Połączenie tej funkcji z wykorzystywanymi już w innych modelach technologiami, jak AIR Frame, dopasowaniem wysokości przedsionka do pojazdu albo systemem cyrkulacyjnej wentylacji tworzy produkt, który śmiało można nazwać przełomowym.

Rama z powietrza

Obsługę wspomnianego systemu AIR Frame, czyli powietrznego szkieletu namiotu, polegającą na napompowaniu konstrukcji do odpowiedniego ciśnienia, maksymalnie uproszczono. Do nadania sztywności ramie służy tutaj jeden wlot powietrza. Komory ramy są ze sobą połączone, a więc napompowanie jej nie powinno sprawić nikomu problemu. Regulowane pasy umożliwiają dopasowanie wysokości przedsionka do pojazdu, co pozwala na jego montaż praktycznie do każdego typu kempingowego pojazdu. Tunel, czyli przestrzeń między przedsionkiem a pojazdem, to aż 90 cm przestrzeni, w której można przechowywać rowery lub sprzęt kempingowy. Ogromną zaletą są także otwierane panele przedni i boczne, dzięki którym adaptujemy przedsionek zgodnie z własnymi potrzebami lub warunkami

eprasa.pl ebdf10c36c



Tunel przedsionka można regulować specjalnymi pasami



Wentylacja działa w tym modelu doskonale



Materiał Weathershield™ Tour to poliester barwiony w masie

atmosferycznymi. Możemy więc postawić na funkcjonalność bądź wpuścić do środka więcej światła i świeżego powietrza. Nie jest to jednak zasadniczy sposób wentylacji.

Gwarancja czystego powietrza

Rally AIR Tour 390 DA ma sprawdzone w innych modelach przedsionków Dometica sloty wentylacyjne znajdujące się w pobliżu górnej części styku namiotu z pojazdem. Wymuszają one wymianę powietrza wewnątrz, co z kolei wpływa na zminimalizowanie zjawiska kondensacji pary wodnej, minimalizuje ryzyko nieprzyjemnych zapachów oraz gwarantuje świeże powietrze.



Miejsca na pewno nie zabraknie...

Powłoka, z której uszyto omawiany przedsionek, to materiał zaawansowany technologicznie. Proces barwienia poliestru w masie jest gwarancją znakomitej trwałości produktu dzięki odporności na promieniowanie UV. To kluczowe, ponieważ promienie słoneczne degradują zarówno kolor, powodując blaknięcie materiału, jak też zmniejszają jego odporność na naprężenia. Sam proces polega na dodawaniu pigmentu do płynnego polimeru przed uformowaniem z niego nitek. Dzięki temu włókno jest zabarwione na wskroś, a nie tylko na powierzchni. Pełna wodoodporność to również cecha tego materiału, a więc i modelu Rally AIR Tour 390 DA. Przedsionek jest w stanie wytrzymać opady o natężeniu aż do 200 l wody na godzinę na mkw. Materiał, tutaj w kolorze szarym, ma też swoją unikalną nazwę. To Weathershield™ Tour.

A w zestawie...

Co znajduje się w zestawie oprócz konstrukcji przedsionka? Są to: komplet wzmocnionych szpilek i drabinek, zestaw pasów do mocowania przez dach, zestaw zasłon oraz pompka ręczna, zapakowane w dedykowaną torbę. Jeśli ktoś nie ma ochoty na manualne pompowanie, to czynność tę można zastąpić, kupując elektryczną pompkę Dometic Gale 12V, zasilaną z gniazda zapalniczki samochodowej.
Przedsionek jest produkowany w trzech szerokościach, określanych odpowiednio w nazwie modelu: 260, 330 i 390 cm. Rally AIR Tour 390 DA w podstawie tworzy prostokąt o wymiarach 250 × 390 cm, jego wysokość to 3 m, a waga 36,16 kg. Ceny przedsionków zaczynają się od 7189 zł.
Model Rally AIR Tour 390 DA oraz inne można zakupić online poprzez sklep.thecampers.pl.
Film z prezentacją przedsionka dostępny jest na kanale YT Polskiego Caravaningu.

REKLAMA



eprasa.pl ebdf10c36c









eprasa.pl ebdf10c36c

W ODPOWIEDZI **NA POTRZEBY**



Rosnące oczekiwania użytkowników kamperów sprawiają, że coraz częściej poszukują oni nowoczesnych alternatyw dla tradycyjnych systemów ogrzewania gazowego. Na znaczeniu zyskują rozwiązania, które zapewniają większą niezależność, wygodę obsługi oraz niezawodność w różnych warunkach podróży.

Jednym z nich jest ogrzewanie spalinowe Air Top Pro 25 – najnowsza propozycja w segmencie ogrzewań do pojazdów rekreacyjnych. Model ten można było obejrzeć również na stoisku magazynu „Polski Caravaning", gdzie wzbudzał duże zainteresowanie wśród odwiedzających, którzy poszukiwali wydajnych i praktycznych rozwiązań grzewczych.

– Coraz więcej właścicieli kamperów chce się uniezależnić od instalacji gazowych. Ogrzewania spalinowe zapewniają nie tylko wygodę użytkowania, ale także większe bezpieczeństwo oraz stabilną pracę niezależnie od temperatury zewnętrznej – podkreśla ekspert ds. ogrzewania Michał Krakowski. – Air Top Pro 25 odpowiada na te potrzeby, oferując wysoką wydajność i komfort użytkowania – dodaje.

Urządzenie wyróżnia się na tle konkurencji szerokim zakresem mocy grzewczej, co pozwala na jego zastosowanie zarówno w mniejszych, jak i większych pojazdach typu RV. Dodatkowo tryb Eco umożliwia wyjątkowo cichą pracę, co docenią użytkownicy szczególnie podczas nocnego postoju. Istotnymi atutami są również trwałość konstrukcji oraz wydłużona żywotność urządzenia. Dzięki zoptymalizowanej technologii oraz redukcji poziomu hałasu Air Top Pro 25 zapewnia nie tylko efektywne ogrzewanie, ale także wysoki komfort akustyczny.

Agregat wyposażony jest również w funkcję „boost", która umożliwia pracę z mocą 2,5 kW przez maksymalnie 6 godzin. Dzięki temu można znacznie szybciej osiągnąć pożądaną temperaturę we wnętrzu.

Wszystko to sprawia, że ogrzewania spalinowe stają się coraz częstszym wyborem wśród miłośników caravaningu – szczególnie tych, którzy stawiają na niezależność, bezpieczeństwo i komfort podróżowania przez cały rok.

Webasto Air Top Pro 25 został całkowicie przeprojektowany. Ogrzewanie współpracuje z nowoczesnymi protokołami komunikacyjnymi jak LIN, CAN oraz CI-bus, co pozwala na pełną integrację z fabrycznymi systemami zarządzania pojazdem lub sterowanie za pomocą aplikacji

REKLAMA





Każdy, kto regularnie podróżuje z przyczepą, zna ten problem – wystarczy podmuch wiatru czy wyprzedzająca nas ciężarówka, by ta w ułamku sekundy zaczęła się niebezpiecznie kołysać

WŁAŚCIWOŚCI STABILIZUJĄCE **ZACZEPU KULOWEGO**

Dlaczego pozbawione stabilizacji rozwiązania nie sprawdzą się wśród fanów przyczep kempingowych? Gdy przyczepa zaczyna wpadać w niebezpieczny rezonans, katastrofalne w skutkach wężykowanie może ograniczyć zaczep kulowy ze stabilizatorem. Warto posiadać rozwiązania stworzone do wygaszania niepożądanych sił w zarodku.

Zaczep kulowy działa na zasadzie połączenia gniazda i kuli (przegubu sferycznego), co pozwala na pełną swobodę ruchu pionowego i poziomego przy jednoczesnym blokowaniu ruchu postępowego



Flagowe rozwiązanie marki AL-KO powstało dla przyczep kempingowych oraz użytkowych o maksymalnej dopuszczalnej masie całkowitej (DMC) do 3 tys. kg. Urządzenie skutecznie eliminuje wężykowanie, przechyły boczne oraz kołysanie, znacznie podnosząc komfort i bezpieczeństwo jazdy

przyczepy. Takie półkoliste gniazdo idealnie dopasowane kształtem do kuli cechuje się wyjątkowo długą żywotnością, o ile tylko smarujemy pracujące ze sobą elementy. Tanie, nieskomplikowane rozwiązania sprawdzają się w codziennym transporcie wokół tzw. komina, gdy komfort nie jest tak istotny, prędkości przelotowe nie są duże, a ryzyko podmuchu bocznego wiatru niewielkie. Zupełnie inaczej wygląda pożądany standard dla przyczep kempingowych. Ograniczenie prędkości poza terenem zabudowanym dla pojazdów z przyczepą w Polsce i większości Europy wynosi 80 km/h. Przybywa jednak krajów, gdzie tzw. Certyfikat Tempo 100 pozwala podróżować z przyczepą kempingową na autostradach i drogach ekspresowych do 100 km/h. Aby w pełni komfortowo i bezpiecznie łączyć samochód z intensywnie użytkowanymi „domami na kołach z dyszlem", powstały zaczepy stabilizujące. Czym się wyróżniają? O ile nieskomplikowany i tani zaczep pełni jedynie funkcję sprzęgającą, o tyle zupełnie innej konstrukcji jest taki, którego okładziny z ogromną siłą zaciskają się na kuli haka samochodowego. To właśnie takie cierne połączenie sprawia, że każdy ruch przyczepy napotyka silny opór. Energia rezonansu jest wtedy pochłaniana przez tarcie, co nie pozwala przyczepie na rozkołysanie się. To dlatego przed podpięciem tak skonfigurowanej przyczepy kula haka musi być całkowicie sucha i odtłuszczona! Inaczej smar całkowicie zneutralizuje działanie okładzin ciernych. Szukasz rozwiązania wyraźnie podnoszącego prędkość krytyczną, przy której przyczepa zaczyna wężykować? Zaczep kulowy ze stabilizatorem AL-KO AKS 3004 zajmuje czołowe miejsca w testach porównawczych. Od debiutu rynkowego jest pierwszym wyborem renomowanych producentów przyczep kempingowych. Jest tak, bo jako jedyny w swojej klasie AL-KO AKS 3004 wykorzystuje aż cztery okładziny cierne (dwie boczne, jedną przednią i jedną tylną). Testy porównawcze wielokrotnie potwierdziły, że konkurencyjne rozwiązania, tj. skompletowane tylko z dwoma okładzinami (przód/tył), poddają się przy

eprasa.pl ebdf10c36c

silnych, bocznych podmuchach wiatru.
Po prostu sztandarowa propozycja marki AL-KO pozwala bezpieczniej podróżować z naprawdę dużymi prędkościami! Zaczep podnosi tzw. krytyczną prędkość zestawu – AKS 3004 pozwala na jazdę o ok. 10–15 km/h szybciej przed wejściem w niekontrolowany rezonans (wężykowanie). I co istotne, maksymalna stabilizacja jazdy przyczepy idzie w parze z wygodą manewrowania podczas niskich prędkości. Jak to możliwe?
– Choć stabilizator usztywnia zestaw podczas szybkiej jazdy, nie przeszkadza to przy manewrach parkingowych z niską prędkością. Wystarczy odciągnąć dźwignię dociskową okładzin ciernych podczas manewrowania – wyjaśnia Andrzej Woyczikowski, dyrektor zarządzający w firmie AL-KO Technology Polska Sp. z o.o.
– Fani caravaningu docenią też wbudowane wskaźniki bezpieczeństwa. Nasz zaczep ma czytelne wskaźniki (zielone/czerwone pola), które informują kierowcę, czy zaczep jest prawidłowo sprzęgnięty na kuli haka oraz czy okładziny cierne nie zostały już zużyte. W opcji jest też zabezpieczenie antykradzieżowe. Otóż AKS 3004 jest kompatybilny z dedykowanymi zabezpieczeniami antykradzieżowymi (np. Safety-Ball i Safety Compact), które po zamontowaniu uniemożliwiają odpięcie przyczepy od pojazdu przez niepowołane osoby oraz gdy przyczepa jest odpięta i zaparkowana – dodaje.
Ponadto polska filia renomowanego producenta gwarantuje części zamienne do modelu AKS 3004. Są one ogólnie dostępne w wyspecjalizowanych punktach dilerskich zamieszczonych na stronie internetowej AL-KO.
Ostatnia uwaga jest o tyle istotna, że minęło już sporo czasu od debiutu rynkowego zaczepu ze stabilizatorem wyposażonym w system czterech okładzin ciernych, który był kamieniem milowym w powiększaniu komfortu fanów caravaningu. Flagowe rozwiązanie marki AL-KO tylko na rynku wtórnym sprzedało się w setkach tysięcy egzemplarzy, a wspomniane okładziny są częściami zamiennymi, które ulegają normatywnemu zużyciu. Wystarczy wymienić je na nowe, by na powrót cieszyć się najwyższym komfortem podróżowania. Bez obaw, bo takie okładziny w zaczepie stabilizującym AL-KO AKS 3004 wytrzymują zazwyczaj 30–50 tys. km przebiegu. W przeliczeniu na intensywne użytkowanie przyczepy kempingowej oznacza to dobrych kilka lat spokojnej jazdy.
Wspomnieliśmy, że tu akurat nasmarowanie kuli haka niweczy funkcjonalność sprzęgu, tj. efekt tarcia, a zarazem stabilizację przyczepy. W przypadku fabrycznie nowego holownika lub montażu kuli haka warto go oczyścić z lakieru za pomocą drobnego papieru ściernego, co zapobiegnie wgryzieniu się lakieru w okładziny cierne i ich późniejszemu uszkodzeniu czy po prostu osłabieniu działania stabilizacji.



Chcesz podróżować bezpieczniej ze swoją przyczepą? Zaczep AKS 3004 jest kompatybilny ze standardem średnicy suwadła urządzenia najazdowego, tj. średnicą montażową suwadła Ø 50 mm (w zestawie znajdują się adaptery pod mniejsze średnice, np. 35, 40, 45 mm)

REKLAMA



eprasa.pl ebdf10c36c

MIESZAJ DOWOLNIE... JĘZYKAMI

Wybierając się w zagraniczną podróż kamperem czy z przyczepą kempingową, musimy, a też po prostu lubimy być zdani tylko na siebie. Bariery językowe? Nie są już problemem – wystarczy mieć elektroniczny translator. A jeśli będziemy mieć taki wspierany przez sztuczną inteligencję, nawiążemy rozmowę nawet z posługującym się malajskim czy urdu.

Bariera językowa w podróży caravaningowej to jeden z tych lęków, które niemal natychmiast znikają, ustępując miejsca śmiałości i otwartości. Kiedyś inicjowaliśmy kontakt z osobami za granicą szerokim uśmiechem, a gdy nie wystarczała żywiołowa gestykulacja, posiłkowaliśmy się prostymi zwrotami w którymś z popularniejszych języków – o ile oczywiście obie strony znalazły taki sobie wspólny. Nawet dziś na Bałkanach bardziej przydadzą się podstawowe zwroty po rosyjsku niż po angielsku czy niemiecku. Z kolei w Szkocji czasem łatwiej złapać kontakt, mając za sobą kilka lekcji niemieckiego. Co innego, że gdy oddalamy się od centrów turystycznych, nasz biegły angielski na nic się zda, skoro na wyspach do dzisiaj funkcjonuje ok. 40 dialektów i gwar.

Elektronika, która mówi

Brak znajomości języka to teraz nie bariera, ale część fascynującej przygody, odkąd możemy rozwijać zrozumienie każdego, kogo przyjdzie nam spotkać na swej drodze. A że opóźnienie w tłumaczeniu z użyciem elektronicznych translatorów spada poniżej progu poznawczego, to doświadczenie z ich użytkowania przypomina autentyczną rozmowę.

Jakiemu jednak przewodnikowi zawierzyć w najbliższej podróży? Na pokład kampera czy przyczepy kempingowej warto oczywiście zabrać najbieglejszego w językach obcych. I tu dochodzimy do walorów rodzimej propozycji – z urządzeniem marki Vasco możesz się porozumieć z ponad 90% światowej populacji! Ten poręczny translator ma wbudowaną kartę SIM, która zapewnia darmowy i nielimitowany dostęp do internetu do tłumaczeń na zawsze – bez subskrypcji i abonamentów. Wyróżnia się także najlepszą wymową na rynku. Przetłumaczony tekst rozmówcy jest wymawiany w naszym rodzimym języku. Innymi słowy, w mig zrozumiesz kontekst wypowiedzi tubylca, jego intencje i niuanse kulturowe. No i urządzenie poradzi sobie z ponad 85 językami, a to świetna wiadomość dla nastawionych na eksplorację otoczenia, kultur oraz nawiązywanie kontaktu z lokalsami. Ten translator w trakcie rozmowy sam rozpoznaje język rozmówców, pozwalając odtąd na płynną wymianę zdań.

Produkt pożądany

Polski producent tego bestsellera rynkowego zdobył sobie powszechne uznanie wśród fanów podróżowania w większości krajów europejskich, a także w USA, Kanadzie i państwach Azji Południowo-Wschodniej. To wystarczający powód, by zasięgnąć języka u źródła. Z tłumaczeń w jakich językach – w parze z językiem polskim – korzystają najczęściej użytkownicy Vasco z naszego kraju? Pierwszą dziesiątkę otwierają: angielski, niemiecki i hiszpański. Numer 1 nie jest zaskoczeniem z uwagi na uniwersalność angielskiego i fakt, że wiele osób traktuje go jako pierwszy język „międzynarodowy", tj. domyślny w kontakcie z obcokrajowcem, niezależnie w jakim kraju jesteśmy. Biorąc pod uwagę podróżujących



Ten rewolucyjny translator od pierwszej sekundy staje się naturalnym wsparciem w kontakcie z drugim człowiekiem. Propozycja polskiej firmy zyskała światowy rozgłos, bo pozwala w pełni skupić się na przeżywaniu chwili. Dzięki temu każda rozmowa, bez względu na szerokość geograficzną, zyskuje nowy wymiar autentyczności, a podróżowanie staje się po prostu bardziej komfortowe i bezpieczniejsze

eprasa.pl ebdf10c36c

Polaków, drugie miejsce niemieckiego też nie jest zaskoczeniem – wszak w gronie korzystających z translatorów znaleźli się także np. pracownicy sezonowi. Za to niespodzianką jest trzecie miejsce. Hiszpański jest językiem urzędowym w Europie tylko w jednym kraju, ale bardzo popularnym w obu Amerykach.

Zaraz za podium znalazł się język włoski, a potem w kolejności: francuski, turecki, arabski i tajski.

W pierwszej piątce znajdziemy mnóstwo fanów caravaningu. Na czołowych miejscach listy najpopularniejszych języków znajdziemy także inne spośród krajów, które chętnie odwiedzamy domami na kołach: Grecję, Chorwację, Portugalię, Albanię, ale i Węgry, Rumunię oraz Czechy.

Jak uczymy tłumacza?

A jak wygląda zestawienie tej listy z najpopularniejszymi kierunkami wyjazdów Polaków? Na łamach „Polskiego Caravaningu" często publikujemy twarde dane z europejskich urzędów statystycznych oraz raporty wypożyczalni. Regularnie potwierdza się, że w okresie letnim nr 1 jest Chorwacja, a wielką trójkę zamykają Włochy i Niemcy. Z kolei zimą lubimy Austrię. Jak więc możemy zauważyć, polscy miłośnicy caravaningu korzystający z urządzeń Vasco mają realny wpływ na listę najczęściej tłumaczonych języków. Z kolei według badań przeprowadzonych przez organizację branżową Caravaning Industrie Verband (CIVD) 10 najpopularniejszych europejskich krajów docelowych pod względem liczby noclegów i udziału w rynku to, od pierwszego miejsca: Francja, Włochy, Wielka Brytania, Niemcy, Hiszpania, Holandia, Szwecja, Austria, Norwegia i Portugalia.

Niezależnie jaki kierunek wybierzemy, jedno jest pewne. Najnowszy model urządzenia – Vasco Translator M4 – został dopracowany z myślą o osobach, które cenią sobie niezależność i chcą czuć się pewnie w każdym zakątku globu. To nie jest kolejny skomplikowany gadżet. To profesjonalne narzędzie, które pozwala zrozumieć drugiego człowieka. Ważący zaledwie 106 g tłumacz staje się nieocenionym towarzyszem, który mieści się w każdej kieszeni.

I tak jak poprzednie generacje, także ten na tle konkurencyjnych rozwiązań wyróżnia się brakiem dodatkowych opłat. Urządzenie ma zapewniony dostęp do internetu do tłumaczeń, który działa dożywotnio w prawie każdym zakątku świata. Model M4 jest także wyposażony w mikrofony z redukcją szumów oraz głośniki na tyle mocne, że bez problemu usłyszymy tłumaczenie nawet na środku głośnego bazaru czy przy ruchliwej ulicy.



Najnowszy model M4 od Vasco Electronics wykorzystuje ponad 10 silników tłumaczeniowych, co gwarantuje najwyższą precyzję tłumaczenia (dokładność rzędu 99%). Zamiast niezręcznych pomyłek zbudujemy autentyczne porozumienie, chłonąc lokalne kultury

Fot. Vasco Electronics

REKLAMA



eprasa.pl ebdf10c36c



Namiot tunelowy Obelink Dallas 6 XL

KOMFORT JAK W DOMU



Stolik Obelink Bamboo Compact 80 z krzesłami Pinto Soft

NOWOCZESNE TRENDY, KTÓRE ZMIENIAJĄ OBLICZE KEMPINGU

Współczesny caravaning to znacznie więcej niż podróżowanie i nocleg na łonie natury. Coraz więcej caravaningowców traktuje swoje pojazdy kempingowe jak drugi dom, wyposażając je w rozwiązania zapewniające maksymalny komfort. Od praktycznych akcesoriów po nowoczesne klimatyzatory – dziś dzień na kempingu może być równie wygodny jak w domu.



Szafka kempingowa Obelink Ravenna Alu Quick

Kempingowe wnętrze szyte na miarę

Personalizacja przyczep kempingowych i kamperów niezmiennie pozostaje jednym z najważniejszych trendów w branży caravaningowej. Użytkownicy coraz częściej dostosowują wnętrza swoich pojazdów do własnych potrzeb, zabierając w podróż urządzenia znane z domowej kuchni. Airfryer czy ekspres do kawy przestają być luksusem zarezerwowanym dla domu. Dzięki odpowiedniej organizacji przestrzeni stają się naturalnym elementem wyposażenia mobilnych domów. Zmienia się również wygląd mebli kempingowych. Doskonałym przykładem jest stół Obelink Outdoor Superlight, który dzięki owalnemu blatowi i czarnym nogom nawiązuje do stylowych mebli spotykanych w domowych salonach. Czarne elementy wykończenia to trend, którym podążają również producenci kamperów. Rosnące znaczenie ma także komfort wypoczynku. Coraz większą popularnością cieszą się fotele i krzesła oferujące wygodę porównywalną z meblami domowymi. Model Obelink Lazy Moon pozwala spędzić na nim dużo czasu bez uczucia zmęczenia.

Przytulna przestrzeń pod markizą i w namiocie

Komfort na kempingu to nie tylko wygodne meble, ale również odpowiednio zaaranżowana przestrzeń wokół przyczepy czy namiotu. Nawet elementy użytkowe, takie jak maty namiotowe, zyskują dziś atrakcyjniejszy wygląd. Obelink Patio Mat Diamond stanowi ciekawą alternatywę

eprasa.pl ebdf10c36c

dla klasycznych wykładzin, pomagając szybko stworzyć przytulną, niemal domową atmosferę w namiocie lub przedsionku. Dodatkowe możliwości aranżacyjne zapewniają jakże popularne ściany boczne i przednie do markiz. Chronią przed wiatrem i deszczem, tworząc komfortową strefę wypoczynku. Warto zwrócić uwagę również na rozwiązania wykonane z siatki, takie jak Obelink Sol Front, które skutecznie ograniczają nagrzewanie przestrzeni i zapewniają ochronę przed promieniowaniem UV.

Komfortowa temperatura niezależnie od pogody

Wysokie temperatury w pojeździe kempingowym psują komfort wypoczynku. Pierwsza myśl to klimatyzacja dachowa, ale to stały ciężar na dachu i niemały wydatek. Dlatego coraz więcej użytkowników wybiera klimatyzatory mobilne. Obelink CA-5000 Split to urządzenie, które można zamontować samodzielnie. Jego dodatkową zaletą jest funkcja grzania, dzięki czemu sprawdza się nie tylko latem, ale również podczas jesiennych wyjazdów.

Z myślą o użytkownikach namiotów powstał natomiast Obelink ArcticMove 1500 W. Klimatyzator został zaprojektowany specjalnie do utrzymywania przyjemnej temperatury w namiocie podczas upalnych dni i dusznych nocy, znacząco podnosząc komfort wypoczynku. Odpowiednia cyrkulacja powietrza ma ogromny wpływ na komfort przebywania w kamperze lub przyczepie. Obelink Panorama Fan Plus to okno dachowe wyposażone w zintegrowany wentylator, które zapewnia wymianę powietrza, dostęp światła dziennego oraz ochronę przed owadami i nadmiernym nasłonecznieniem. Dodatkowym atutem jest możliwość obsługi za pomocą pilota.



Przedsionek Obelink Neptune 300 Easy Air

Świeże produkty zawsze pod ręką

Trudno wyobrazić sobie dłuższy wyjazd bez odpowiedniego przechowywania żywności. Lodówki turystyczne są podstawowym elementem wyposażenia na kempingu. Szczególnym zainteresowaniem cieszą się lodówki kompresorowe Obelink Coolmove, dostępne w różnych pojemnościach. Pozwalają one przechowywać świeże produkty i chłodne napoje zarówno podczas wielodniowych podróży, jak i krótkich rodzinnych wycieczek.

Szybciej i wygodniej – nowa generacja przedsionków

Pompowane przedsionki na dobre zadomowiły się na rynku i nic w tym zaskakującego, ponieważ pozwalają znacząco skrócić czas rozstawiania obozowiska. W nowoczesnych konstrukcjach wszystkie tuby powietrzne są połączone w jeden system. Dzięki temu wystarczy podłączyć pompkę do jednego zaworu, aby napompować całą konstrukcję. To rozwiązanie oszczędza czas i eliminuje wiele problemów związanych z tradycyjnymi stelażami.

Łatwiejsze manewrowanie przyczepą

Komfort caravaningu to również wygoda podczas codziennego użytkowania sprzętu. Na niewielkich parcelach nieocenioną pomocą okazuje się mover. Urządzenie umożliwia precyzyjne manewrowanie bez konieczności używania samochodu czy używania siły fizycznej w trakcie ustawiania przyczepy.

Nowoczesny caravaning coraz skuteczniej łączy swobodę podróżowania z wygodą znaną z codziennego życia. Designerskie meble, funkcjonalne rozwiązania zwiększające komfort oraz inteligentne wyposażenie sprawiają, że pobyt na kempingu może być równie przyjemny jak odpoczynek we własnym domu. Dzięki odpowiednio dobranym akcesoriom i nowoczesnym produktom każdy wyjazd staje się bardziej komfortowy, niezależnie od miejsca i pory roku.



Klimatyzator Obelink ArcticMove 1500 W



Mover Obelink Excellent Automatic II



Bagażnik rowerowy Obelink Front II pro

eprasa.pl ebdf10c36c

INTRAK TERAZ TAKŻE **DLA PRZEDNIEJ OSI**



Fot. Intrak Sp. z o.o.

Nowe sprężyny wzmacniające przednie zawieszenie marki Intrak powstały dla najpopularniejszych pojazdów bazowych wśród kamperów

Polski producent wprowadził do swojej oferty nową linię sprężyn wzmacniających przednie zawieszenie przeznaczonych do samochodów kempingowych oraz pojazdów użytkowych. Gama produktów skrojona jest dla podwozi: Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Citroën Jumper, Opel Movano, Toyota Proace Max oraz Ford Transit.



Fot. Intrak Sp. z o.o.

Zabudowa mieszkalna, dodatkowe wyposażenie, pełne zbiorniki wody, akumulatory czy transport rowerów powodują, że seryjne zawieszenie często pracuje na granicy swoich możliwości. Objawia się pogorszeniem prowadzenia, większą podatnością na boczne podmuchy wiatru oraz wyraźnym nurkowaniem podczas hamowania. Szczególnie cierpią kampery zintegrowane, w których ciężkie, bo dużych rozmiarów przeszklenie, opuszczane łóżko i butle gazowe mocno obciążają przednią oś

Nie tylko tylna oś bywa nadmiernie obciążona. Poruszające się w górnym limicie DMC kampery cierpią także na skutek dodatkowego balastu w przedniej części zabudowy. A przecież każdy samochód kempingowy musi być komfortowy, stabilny i bezpieczny zarówno podczas dalekich podróży autostradowych, jak i na lokalnych drogach o gorszej nawierzchni. Kluczową rolę odgrywa tutaj odpowiednio dobrane zawieszenie. Firma Intrak jest renomowanym producentem zawieszeń pneumatycznych, specjalizującym się we wzmacnianiu tylnych osi w samochodach dostawczych, kamperach i autach typu van.

– Dynamiczny rozwój rynku caravaningowego sprawia, że użytkownicy kamperów coraz większą uwagę zwracają nie tylko na wyposażenie części mieszkalnej, ale również na właściwości jezdne swoich pojazdów. Nowe sprężyny wzmacniające marki Intrak zostały opracowane specjalnie z myślą o zwiększonych obciążeniach występujących w kamperach. Dzięki odpowiednio dobranej charakterystyce pracy poprawiają stabilność pojazdu, ograniczają przechyły nadwozia i zwiększają komfort jazdy. Kierowcy odczuwają większą pewność prowadzenia zarówno podczas manewrowania, jak i jazdy z większymi prędkościami – zapewnia Łukasz Czarkowski, prezes Intrak Sp. z o.o.

Dużą zaletą nowych zestawów jest ich pełna zgodność z wymaganiami technicznymi obowiązującymi na rynku europejskim. Wszystkie sprężyny oferowane przez Intrak mają homologację oraz dopuszczenie do ruchu drogowego. To niezwykle istotny aspekt dla użytkowników podróżujących po całej Europie, gdzie zgodność modyfikacji zawieszenia z przepisami ma ogromne znaczenie.

Producent podkreśla również, że idealnym uzupełnieniem wzmacnianych sprężyn jest zawieszenie pneumatyczne produkowane przez Intrak. Połączenie obu rozwiązań pozwala osiągnąć maksymalny komfort podróżowania oraz jeszcze lepszą stabilność pojazdu. Wzmocnione sprężyny odpowiadają za poprawę pracy przedniego zawieszenia, natomiast pneumatyczne zawieszenie tylnej osi umożliwia utrzymanie prawidłowego poziomu pojazdu niezależnie od obciążenia.

REKLAMA



eprasa.pl ebdf10c36c

AGREGAT PRĄDOTWÓRCZY **W PROMOCJI**



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

Agregaty prądotwórcze Honda słyną z jakości generowanej energii elektrycznej. Najmniejszy z walizkowych modeli o wadze ledwie 13 kg jest teraz dostępny bez podatku VAT, co oznacza 854 zł oszczędności. Co więcej, oficjalny dystrybutor japońskiej technologii przygotował ofertę, dzięki której można zaoszczędzić aż 2427 zł!

Warto się pośpieszyć, bo promocja w autoryzowanej sieci Aries Power Equipment „Agregat EU 10i BEZ VAD" obowiązuje do wyczerpania puli agregatów. Agregat prądotwórczy Honda EU 10i to teraz idealne połączenie niezawodnego przenośnego źródła prądu z wyjątkowo atrakcyjną ceną. Ta osobista minielektrownia podniesie komfort caravaningu, a zaoszczędzona suma pokryje inne wydatki z wakacyjnego budżetu. Jednofazowy model o mocy maksymalnej 1 kW dzięki zminiaturyzowanej prądnicy, kompaktowej obudowie i małej wadze poradzi sobie z zasilaniem jednofazowych odbiorników podstawowego użytku, by wspomnieć czajnik bezprzewodowy i przenośną lodówkę turystyczną. Wyposażony w inwerterową prądnicę generuje prąd o jakości lepszej od domowego gniazda, więc jest w pełni bezpieczny również dla wybitnie czułych na jakość prądu odbiorników elektronicznych, jak laptop/PC czy przenośny odbiornik TV plazmowy. Jego cicha praca nie zakłóca spokoju ani w domu, ani w kamperze, natomiast nowoczesny silnik Honda sprawia, że agregat ma obniżone zużycie paliwa.

A jak mieć dwukrotnie wydajniejszą elektrownię i zaoszczędzić jeszcze więcej? Dzięki kablowi do autosynchronizacji dwa takie agregaty Honda generują 2 kW, a we wspomnianej promocji jest nie tylko kabel o wartości 319 zł w gratisie, ale w ostatecznym rachunku pokaźny upust o wartości aż 2427 zł na zakup dwóch modeli EU 10i.

Podwojenie mocy wybitnie lekkiego modelu Honda EU 10i idzie teraz w parze z największą oszczędnością!

REKLAMA



eprasa.pl ebdf10c36c

PRZYCZEPA WYPRAWOWA **DOBRZE ZABEZPIECZONA**

POKROWIEC TYPU ALL-ROAD DLA POSZUKIWACZY PRZYGÓD



Przyczepy kempingowe typu off-road powstają z myślą o podróżach tam, gdzie kończy się asfalt. Leśne dukty, kamieniste szlaki, przeprawy przez błoto czy wielodniowe postoje z dala od infrastruktury stawiają przed wyposażeniem zupełnie inne wymagania niż klasyczny caravaning. Dotyczy to również ochrony samej przyczepy, jak i pojazdów bądź sprzętu przewożonego na przyczepach platformowych za kamperem.

W odpowiedzi na potrzeby właścicieli przyczep terenowych powstał specjalistyczny pokrowiec wykonywany indywidualnie pod konkretny model pojazdu. Każdy egzemplarz jest projektowany na podstawie rzeczywistych wymiarów oraz wyposażenia przyczepy, takiego jak koło zapasowe, uchwyty, relingi, bagażniki czy elementy zabudowy zewnętrznej. Dzięki temu pokrowiec nie tylko dokładnie przylega do konstrukcji, ale również zapewnia skuteczną ochronę podczas postoju i transportu. Producent gwarantuje możliwość wykonania wejścia do pojazdu, czyli rolowanych drzwi z boku, z tyłu bądź tu i tu, zgodnie z życzeniem zamawiającego. Do produkcji jest wykorzystywany wytrzymały materiał poliestrowy o gramaturze 270 g/m², przeznaczony do najbardziej wymagających zastosowań. Materiał charakteryzuje się wysoką odpornością na promieniowanie UV, wilgoć, zabrudzenia oraz uszkodzenia mechaniczne. Dzięki podwyższonej wytrzymałości dobrze radzi sobie w trudnych warunkach terenowych i podczas długotrwałej ekspozycji na zmienne warunki atmosferyczne.

Dla użytkowników caravaningu off-road oznacza to nie tylko ochronę przed deszczem, kurzem czy promieniowaniem słonecznym, ale także zabezpieczenie przyczepy przed gałęziami, drobnymi uszkodzeniami mechanicznymi oraz zabrudzeniami charakterystycznymi dla wypraw terenowych. To rozwiązanie dla osób, które oczekują maksymalnej ochrony i nie chcą iść na kompromisy podczas swoich podróży poza utartym szlakiem.

REKLAMA



eprasa.pl ebdf10c36c



N°08 HORIZON



Tytułowy nożyk marki Opinel to prosty, minimalistyczny, a nawet surowy towarzysz przygód na świeżym powietrzu. N°08 Horizon Khaki został zaprojektowany we Francji do wykorzystania podczas pieszych wędrówek, biwakowania na kempingach, kolarstwa długodystansowego czy kajakarstwa

Nóż ma ośmiocentymetrowe gładkie ostrze ze stali nierdzewnej, wyróżniające się wysoką odpornością na korozję i doskonałymi parametrami cięcia. Rękojeść z poliamidu z dodatkiem 30% włókna szklanego jest wodoodporna i wytrzymuje ekstremalne temperatury.

Ma wbudowany gwizdek i otwór na smycz, dzięki czemu można go przymocować w dowolnym miejscu. Sugerowana cena detaliczna to 119 zł.

makanu.pl

REKLAMA



eprasa.pl ebdf10c36c

SPRAWDZONY PRZEWODNIK PO EUROPEJSKICH KEMPINGACH

W świecie caravaningu nie brakuje aplikacji, map i internetowych baz danych, ale niewiele narzędzi może się pochwalić taką renomą jak katalog ACSI. Od ponad sześciu dekad holenderska organizacja gromadzi i weryfikuje informacje o kempingach w całej Europie, tworząc publikację, która dla wielu podróżników stała się podstawowym elementem planowania wyjazdów.



Katalog ACSI 2026 zawiera informacje o ponad 3 tys. kempingach w Europie. Przy każdej lokalizacji znajdziemy nie tylko adres, dane kontaktowe czy współrzędne GPS, ale także mapy dojazdu, zdjęcia, ceny oraz szczegółowy opis infrastruktury i dostępnych udogodnień. To dane, które nie pochodzą z formularzy wypełnianych przez właścicieli obiektów, lecz z wizyt inspektorów ACSI. Każdego roku odwiedzają oni tysiące kempingów, oceniając je według jednolitych kryteriów i aktualizując informacje dla podróżników.

Jednym z największych atutów katalogu pozostaje CampingCard ACSI – najpopularniejsza w Europie karta rabatowa dla caravaningowców. Dzięki niej na wybranych kempingach można korzystać poza sezonem wysokim ze zniżek sięgających nawet 60%. Dla osób regularnie podróżujących kamperem lub z przyczepą oznacza to realne oszczędności, często zauważalne już podczas pierwszych wyjazdów.

Coraz większym zainteresowaniem cieszy się również rozszerzona wersja katalogu, wzbogacona o bazę ok. 9 tys. miejsc postojowych dla kamperów. Oznacza to, że użytkownicy edycji CampingCard ACSI 2026 & Motorhome Pitches otrzymują dostęp do ponad 12 tys. sprawdzonych lokalizacji noclegowych – zarówno tradycyjnych kempingów, jak i miejsc idealnych na krótki postój podczas dłuższej trasy.

Praktycznym udogodnieniem dla rodzin jest również wykaz ponad 700 kempingów oferujących bezpłatny pobyt dzieci do piątego roku życia. To kolejny przykład informacji, które trudno byłoby samodzielnie zebrać podczas planowania podróży po Europie.

Choć wakacyjny sezon dopiero się rozpoczyna, katalog ACSI przydaje się przez cały rok. Dla jednych będzie źródłem inspiracji do letnich wyjazdów, dla innych sposobem na zaplanowanie spokojniejszych podróży poza sezonem. W obu przypadkach pozostaje jednym z najbardziej kompletnych przewodników po europejskim caravaningu.

Katalog w obu wersjach można zamówić za pośrednictwem naszego portalu: polskicaravaning.pl/acsi

REKLAMA



eprasa.pl ebdf10c36c

KEMPING
BEZ BZYCZENIA



Wolność, bliskość natury, poranna kawa przed kamperem i możliwość zatrzymania się tam, gdzie widoki są najpiękniejsze – to tylko kilka rzeczy, za które tak bardzo kochamy caravaning. Niestety są też takie, które potrafią skutecznie zakłócić nawet najlepiej zaplanowany wyjazd. Komary, meszki i kleszcze pojawiają się tam, gdzie jest ciepło, zielono i przyjemnie – czyli dokładnie tam, gdzie najchętniej odpoczywamy.

Dlatego wielu miłośników podróży i aktywności outdoorowych traktuje repelent jak obowiązkowy element wyposażenia. Zajmuje niewiele miejsca, a potrafi znacząco poprawić komfort wypoczynku. Wśród preparatów chętnie wybieranych przez osoby spędzające czas na świeżym powietrzu od lat znajduje się Mugga.

Produkty tej marki bazują m.in. na DEET – jednej z najlepiej przebadanych substancji odstraszających owady. Jej zadaniem nie jest zabijanie insektów, lecz utrudnianie im lokalizowania człowieka. W praktyce oznacza to, że stajemy się dla nich znacznie mniej „widoczni".

Oferta Mugga obejmuje preparaty o różnym stężeniu substancji aktywnych. Osoby wybierające się na dłuższe wyprawy, biwaki czy leśne wędrówki często sięgają po Mugga Extra Strong z 50-proc. zawartością DEET. Zapewnia ona wielogodzinną ochronę, co doceniają m.in. wędkarze, rowerzyści, grzybiarze i miłośnicy trekkingu.

Dla rodzin podróżujących z dziećmi przygotowano łagodniejsze warianty. Mugga z zawartością 9,5% DEET może być stosowana już od drugiego roku życia, a także przez kobiety w ciąży. Alternatywą są preparaty bazujące na ikarydynie, które nie zawierają DEET i zapewniają ochronę nawet do ośmiu godzin.

A gdy dzień dobiega końca i wracamy do kampera lub przyczepy? Wtedy przydaje się Mugga Elektro – urządzenie podłączane do gniazdka, które pomaga chronić wnętrze przed komarami. To rozwiązanie szczególnie doceniane podczas letnich nocy, kiedy chcemy spać przy uchylonym oknie i słuchać odgłosów natury – niekoniecznie w akompaniamencie irytującego bzyczenia nad uchem.

REKLAMA



ZASILANIE NA KOŁACH



Ten magazyn energii nie przypomina urządzenia kempingowego. Solidne koła sugerujące niemałą wagę, ognioodporna obudowa z radiatorem, moc szczytowa 4 tys. W...

Tymczasem stacja zasilania Platinet PMPS3000 to zaawansowane urządzenie, które zapewni Ci dostęp do stabilnego źródła energii wszędzie tam, gdzie tego potrzebujesz – w domu, na kempingu, podczas prac na działce, a także w sytuacjach awaryjnych, gdy następuje przerwa w dostawie prądu.

Okazuje się, że to wcale nie jest duże urządzenie, a jego obudowa ma wielkość potrzebną do zamknięcia wewnątrz ogniw LiFePO4 oferujących 117 Ah przy 25,6 V. Mierzy 430 × 250 × 275 mm i waży 31 kg. Są to więc parametry zbliżone do innych obecnych na rynku stacji energii podobnej klasy, używanych już w caravaningu z tą różnicą, że PMPS3000 stara się zyskać zaufanie osób dbających o własne kręgosłupy.

Czas ładowania do pełna zamyka się w 6–6,5 godz., zasilacz o mocy 5 tys. W znajduje się w zestawie. Zamontowano tutaj także system BMS, inwerter z czystą sinusoidą, kontroler solarny MPPT, system chłodzenia aktywnego, panel LCD, sterownik logiki MCU... Wszystko, aby czuć się bezpiecznie i niezależnie podczas podróży.

REKLAMA

NAJLEPSZY PREZENT
DLA KAŻDEGO SYMPATYKA OFF-ROAD'U



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

eprasa.pl ebdf10c36c

STÓŁ Z KRZESŁAMI OBELINK BAMBOO COMPACT 80 I PINTO SOFT



CENA
962 zł

Zestaw składa się ze stołu Obelink Bamboo Compact o wymiarach 80 × 60 cm oraz dwóch regulowanych krzeseł Obelink Pinto. Stół wyposażono w elegancki, składany blat bambusowy, a jego nogi można teleskopowo regulować w zakresie 43–65 cm. Oparcie krzeseł można ustawić w ośmiu pozycjach, a komfort użytkowania zwiększa regulowany, zdejmowany zagłówek.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

KLIMATYZATOR DO NAMIOTU OBELINK ARCTICMOVE 1500 W



CENA
1693 zł

Obelink ArcticMove 1500 W został zaprojektowany z myślą o utrzymaniu komfortowej temperatury podczas upalnych dni i dusznych nocy. Dzięki mocy chłodniczej 5100 BTU urządzenie może schłodzić namiot o objętości do 35 m³, w zależności od takich czynników jak temperatura otoczenia, materiał namiotu oraz poziom jego izolacji.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

PRZEDSIONEK OBELINK NEPTUNE 300 EASY AIR



CENA
od 4773 zł

Obelink Neptune 300 Easy Air to przedsionek do przyczepy kempingowej ze stelażem w postaci tub powietrznych. Jego rozstawienie jest szybkie i łatwe. Cały stelaż można napompować w ciągu 10 minut za pomocą jednego zaworu, korzystając z dołączonej pompki ręcznej. Wszystkie ściany przedsionka można całkowicie odpiąć. Model ten doskonale się sprawdzi podczas wakacji na kempingu trwających od dwóch do trzech tygodni.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

PRZEDSIONEK POMPOWANY OBELINK MALLORCA EASY AIR



CENA
2116 zł

Obelink Mallorca Easy Air to pompowany przedsionek do busa, który oferuje więcej przestrzeni niż inne modele tego typu. Powierzchnia mieszkalna ma wymiary 230 × 320 cm, a zadaszenie głębokość 90 cm. Dach wyposażono w sześć nadmuchiwanych tub wzmacniających, które dodatkowo go napinają, zwiększając stabilność całej konstrukcji.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

PRZEDSIONEK OBELINK MONACO 380 EASY AIR CONNECTED



CENA
2541 zł

Obelink Monaco 380 Easy Air Connected to przedsionek z pompowanym stelażem, który pasuje zarówno do przyczepy kempingowej, jak i kampera, ponieważ wyposażono go we wszytą kedrę 5 mm i 7 mm. Wszystkie tuby powietrzne są ze sobą połączone. Dzięki regulowanej wysokości przedsionek nadaje się do pojazdów o wysokości 240–280 cm. Tym, co wyróżnia ten model, jest jego imponująca głębokość wynosząca 300 cm.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

NAMIOT TUNELOWY OBELINK DALLAS 6 XL



CENA
1947 zł

Obelink Dallas 6 XL to duży namiot rodzinny z wieloma praktycznymi udogodnieniami, takimi jak zadaszenie i stała podłoga. Przeznaczony jest dla maksymalnie sześciu osób i ma specjalnie wyprofilowane rurki namiotowe, które tworzą dodatkową przestrzeń do stania. W obu ścianach bocznych znajdują się okna częściowo wykonane z moskitiery. Namiot ma również boczne wejście wyposażone w dodatkowe drzwi z moskitierą.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

MOVER OBELINK EXCELLENT AUTOMATIC II



CENA
4221 zł

Obelink Excellent Automatic II to niezawodny napęd przeznaczony do przyczep kempingowych. Umożliwia manewrowanie przyczepami kempingowymi oraz przyczepkami o masie do 1800 kg. Jest w pełni automatyczny, co oznacza, że rolki napędu są elektrycznie dosuwane do opon. Ich podłączanie i odłączanie odbywa się za pomocą dołączonego pilota. Urządzenie oferuje również funkcję łagodnego startu i zatrzymania.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

BAGAŻNIK ROWEROWY OBELINK FRONT II PRO



CENA
335 zł

Obelink Front II Pro to kompaktowy bagażnik rowerowy umożliwiający przewożenie dwóch rowerów na dyszlu przyczepy kempingowej. Pasuje do wszystkich standardowych dyszli przyczep kempingowych i oferuje maksymalną ładowność 50 kg. Jego środkową część można łatwo złożyć do przodu, dzięki czemu schowek przy dyszlu pozostaje łatwo dostępny bez konieczności zdejmowania bagażnika.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

SZAFKA KEMPINGOWA OBELINK RAVENNA BAMBOO QUICK – GREY



CENA
547 zł

Obelink Ravenna Bamboo Quick to szafka kempingowa, którą można szybko i łatwo rozłożyć. Wyposażono ją w unikalny system umożliwiający rozkładanie i składanie jednym ruchem. Cztery przestronne schowki pozwalają na wygodne przechowywanie sprzętu kempingowego, a cztery regulowane nogi – wypoziomować szafkę na nierównym podłożu. Tylną część wykonano z siatki zapewniającej odpowiednią wentylację wnętrza.

obelink.pl
tel. +31 543 477 873

eprasa.pl ebdf10c36c

SKŁADANE PUDEŁKO DO PRZECHOWYWANIA YOLCO FB



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

Konstrukcja pudełka zapewnia oszczędność miejsca. Drzwiczki na zatrzaski gwarantują łatwy dostęp do zawartości, a demontowalne kółka ułatwiają przemieszczanie z miejsca na miejsce. Odpowiedni przepływ powietrza zapewnia otwór wentylacyjny umieszczony w górnej części pudełka. Produkt jest dostępny 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

NADMUCHIWANE OSŁONY PRZECIWGRADOWE



HS1: **799 zł**
HS2: **899 zł**
HS3: **999 zł**

CENY PROMOCYJNE!

Nadmuchiwane osłony przeciwgradowe Yolco HS skutecznie chronią dach i boki kampera lub przyczepy przed gradem oraz innymi uszkodzeniami mechanicznymi. Wykonane z odpornego na UV i warunki atmosferyczne materiału nylon/TPU, zapewniają trwałość i niezawodność w każdych warunkach. Dzięki pasom mocującym pozostają stabilne nawet przy silnym wietrze, a dołączona pompka elektryczna pozwala przygotować osłonę do użycia w kilka minut. Po złożeniu zajmują niewiele miejsca i są łatwe w transporcie. Dostępne w trzech rozmiarach (po nadmuchaniu): 485 × 182 × 143 cm, 576 × 182 × 144 cm oraz 547 × 182 × 192 cm.

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

POMPKA ELEKTRYCZNA YOLCO JETAIR3



CENA
299 zł

Kompaktowe i wydajne urządzenie, które pozwala szybko napompować materace, dmuchane meble, pufy czy akcesoria plażowe bez wysiłku fizycznego. Moc 500 W zapewnia sprawne działanie, a cztery wymienne końcówki umożliwiają dopasowanie do różnych typów zaworów – od niewielkich piłek po duże materace i sofy. Niewielkie wymiary oraz masa zaledwie 0,73 kg sprawiają, że JetAir3 jest wygodna w przechowywaniu i transporcie. W zestawie znajdują się pompka, wąż przyłączeniowy, komplet nasadek oraz instrukcja obsługi.

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

POKROWIEC NA DWA ROWERY NA HAK BAGAŻNIKA PRO



CENA
499 zł

Pokrowiec skutecznie chroni przewożone rowery przed deszczem, kurzem, błotem, śniegiem i promieniowaniem UV podczas transportu oraz postoju. Wykonany z wytrzymałego poliestru o gramaturze 270 g/m², wyróżnia się trwałością i odpornością na warunki atmosferyczne. Wersja Pro została wyposażona w elementy odblaskowe poprawiające widoczność po zmroku oraz przezroczystą kieszeń na tablicę ostrzegawczą. System pasków i klamer zapewnia stabilne mocowanie do bagażnika na hak, a dołączona torba ułatwia przechowywanie. To praktyczne rozwiązanie dla osób, które chcą zadbać o bezpieczeństwo i czystość rowerów w trasie.

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

OSŁONA PRZECIWSŁONECZNA SUN BLOKER DO MARKIZY, ZADRUKOWANA



CENA
379 zł

Dla użytkowników kamperów i przyczep kempingowych, którzy cenią komfort wypoczynku na świeżym powietrzu, Nava Group przygotowała zadrukowaną osłonę przeciwsłoneczną Sun Bloker do markiz Thule, Fiamma i Dometic. Wykonana z wytrzymałej siatki technicznej, ogranicza nasłonecznienie nawet o 85%, zapewniając przyjemny cień i większą prywatność pod markizą. Perforowana struktura materiału wspiera przepływ powietrza, a lekka konstrukcja ułatwia transport i montaż. Produkt dostępny jest w kilku rozmiarach i wariantach graficznych, z możliwością wykonania indywidualnego nadruku. W zestawie znajdują się śledzie montażowe oraz torba do przechowywania.

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

FARTUCH DO PRZYCZEPY KEMPINGOWEJ



CENA
45 zł/mb

Fartuch podłogowy do przyczepy kempingowej Nava Group o wysokości 75 cm to praktyczna osłona dolnej części zabudowy, która skutecznie ogranicza podwiewanie, napływ zimnego powietrza, kurzu oraz dostęp owadów pod przyczepę. Wykonany z wytrzymałego materiału o gramaturze 270 g/m², odpornego na wodę, UV i niskie temperatury, sprawdza się przez cały sezon użytkowania. Górne mocowanie w postaci wszytej kedry umożliwia szybki montaż w prowadnicy, a metalowe oczka w dolnej części pozwalają na stabilne przymocowanie do podłoża. Produkt jest sprzedawany na metry bieżące, co umożliwia idealne dopasowanie do długości przyczepy.

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

AKUMULATOR LiFePO4 180 Ah POD SIEDZISKO W KAMPERZE



CENA
2999 zł

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

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

AKUMULATOR LiFePO4 250 Ah POD SIEDZISKO W KAMPERZE



CENA
4299 zł

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

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

AKUMULATOR LiFePO4 500 Ah POD SIEDZISKO W KAMPERZE



CENA
8499 zł

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

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

eprasa.pl ebdf10c36c

Ja odpocznę, a Ty zarobisz

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



Nie czekaj!

DODAJ SWOJEGO KAMPERA

PLATFORMA REZERWACYJNA

bookingcamper.pl

INFOLINIA: **TEL. 793 155 155**

eprasa.pl ebdf10c36c

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



ZADZWOŃ!

UBEZPIECZENIA CARAVANINGOWE.PL
by Polski Caravaning

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

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

UBEZPIECZAMY TO CO KOCHAMY!

eprasa.pl ebdf10c36c