polskiCaravaning.pl
INDEKS: 206253
Cena 19,90 zł
(w tym 8% VAT)
NR 4/2023
112
ISSN 1734-9311

POLSKI Caravaning

W TLE WIEŻA EIFFLA

FRANCJA W DWÓCH ODSŁONACH

POJAZD NA PRĄD
TESTUJEMY SYSTEM ECOFLOW POWERKITS

JAK ZABUDOWAĆ KAMPERA?
METODY I MATERIAŁY

PIASKOWY MERCUS
WYPRAWOWY KAMPERVAN Z GRODZISKA MAZOWIECKIEGO

eprasa.pl 1369c23fce

GAZ POD SZKŁEM

POLSKA TECHNOLOGIA

JAKOŚĆ I TRWAŁOŚĆ
KLASA PREMIUM

Ciesz się komfortem podróży w Twoim własnym stylu.

Gotuj wygodnie na gazowej płycie ceramicznej w technologii **„gaz pod szkłem”.** To doskonała alternatywa dla klasycznych kuchenek gazowych - zarówno na jachcie jak i w kamperze.

Brak otwartego płomienia znacząco wpływa na **bezpieczeństwo i wygodę** użytkowania płyty w trakcie podróży.

@gotowaniedynacook

www.dynacook.pl

eprasa.pl 1369c23fce

CAMP-ROOF

Producent dachów podnoszonych

Doświadczony producent dachów o wysokiej jakości
Gwarancja bezpieczeństwa poparta niemiecką homologacją ABE i TÜV

W ofercie dachy do pojazdów:
- Volkswagen T4, T5, T6, T6.1
- Renault Trafic
- Opel Vivaro
- Citroën Jumpy
- Peugeot Expert
- Mercedes Vito
- Toyota Proace

CAMP-ROOF Sp. z o.o.
ul. Świętego Arnolda 5
11-041 Olsztyn
www.camproof.eu
e-mail: topcamproof@gmail.com
tel: +48 531-638-868
camproof

13-300 Bratian, ul. Kościelna 19, **tel.** 604 537 033
whatsapp. 604 537 033, **e-mail:** camper4mountain@gmail.com
***camper4mountain*, www.camper4mountain.eu**

 # Camper4MOUNTAIN

eprasa.pl 1369c23fce

W numerze

PODRÓŻE 06 → 17

Samodzielnie... na głęboką wodę. Caravaning „francuski” → 06
Nie taka Francja straszna... i Włochy też przyjazne → 12

KEMPINGI 18 → 22

Aktywnie na chorwackich kempingach → 18 | Inspirowany globalnie. Camping Alexa → 22

STYL ŻYCIA 24 → 45

Cyfrowi nomadzi → 24 | Co nam rąbie prąd w kamperze? → 28
Kamperem na pole – cz. 2 → 32 | W co by tu zagrać? → 38
Początki z przyczepą kempingową – cz. 3 → 44

DOBRZE WIEDZIEĆ 46 → 52

Dzień dobry, po ile prąd? → 46 | Praktyczny przewodnik po akcyzie na kampera → 48
Przyczepa kempingowa kupiona za granicą → 50

WARSZTAT 54 → 61

Zamiana słońca w prąd → 54 | Wygłuszanie i termoizolacyjność kampervanów → 58

TEST 62 → 69

Kamper z systemem Power Kits → 62 | Namiot Quechua MH500 → 68

KAMPERY I PRZYCZEPY 70 → 83

PRZEGLĄD RYNKU 84 → 114

eprasa.pl 1369c23fce

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
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

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
Robert Jasiński
Arkadiusz Grzesiński

OKŁADKA
Szymon Kwiatkowski

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.

Nie tak dawno, bo w połowie lipca szerokim echem w środowisku caravaningowym odbił się pożar kampera na osiedlu mieszkaniowym w Ełku. Po ugaszeniu ognia służby ratownicze w zgliszczach pojazdu odnalazły ciała dwóch osób. Jak się okazało, 34-letni mężczyzna i 29-letnia kobieta osierocili dwoje dzieci nocujących w mieszkaniu cioci, w bloku obok. Trudno dociekać przyczyn pożaru bez poznania efektów dochodzenia prowadzonego przez miejscową prokuraturę – mógł to być zarówno tragiczny w skutkach zbieg okoliczności, jak i dramat niemający wiele wspólnego z caravaningiem. Na oficjalne informacje musimy poczekać, jednak bezwzględnie warto być przezornym i kolejny raz zwrócić uwagę na kwestie bezpieczeństwa podróżowania oraz bytowania z wykorzystaniem pojazdów kempingowych.

Kamper, przyczepa ze względu na stosowane podczas ich budowy materiały pali się szybko ogniem trudnym do opanowania, co potwierdzają liczne przykłady. Dlatego tak ważne były i zawsze będą wysoka świadomość użytkowników w kwestiach bezpieczeństwa, a także odpowiednia kontrola instalacji i sprawności urządzeń. Będziemy o tym przypominać do znudzenia zarówno indywidualnym użytkownikom, właścicielom wypożyczalni, jak i konstruktorom oraz technikom zabudowującym nasze pojazdy.

Z jakiego powodu wspomniałem o świadomości, tak jakby nie było powszechnie wiadomo, czym kończy się zalążek ognia w „białych" pojazdach? Otóż jeszcze w dniu tragedii w sieci dało się zaobserwować wzmożone zainteresowanie urządzeniami sygnalizującymi obecność w przestrzeni mieszkalnej różnego rodzaju gazów. Dlaczego nie serwisami przeprowadzającymi testy szczelności instalacji gazowej i prawidłowość działania instalacji elektrycznej? Naturalnie im więcej zabezpieczeń tym lepiej, ale... Nie zapominajmy, że podstawowym czynnikiem zapewniającym bezpieczeństwo jest sprawne, poprawnie działające urządzenie. Bądźmy mądrzy.

Tymczasem w Wasze ręce oddajemy czwartą w tym roku edycję magazynu, w którym dział podróżniczy otwiera sytuacja bezprecedensowa. Udało nam się znaleźć dwie rodziny, które podjęły wyzwanie podróży caravaningowej do Francji. Obydwie w gronie czteroosobowym, obydwie w stylu „on the road", także wypożyczonymi pojazdami, i co najbardziej niezwykłe – debiutancko. Zapewniam, warto porównać drogi opisane przez nich samych w odrębnych artykułach. Szczególnej uwadze polecam także tematykę przewodnią wydania, położyliśmy w nim nacisk na kwestie związane z pozyskiwaniem i oszczędnością energii. Równie ciekawym materiałem dla wielu vanliferów będzie pierwsza część artykułu o aspektach prawnych pracy w mobilnych jednostkach, czyli o tym, jak formalnie prowadzić mobilne biuro. A co nam „rąbie prąd" w kamperze dowiecie się, czytając krótki przegląd małego elektrycznego AGD. Gorąco, wakacyjnie, zapraszam!

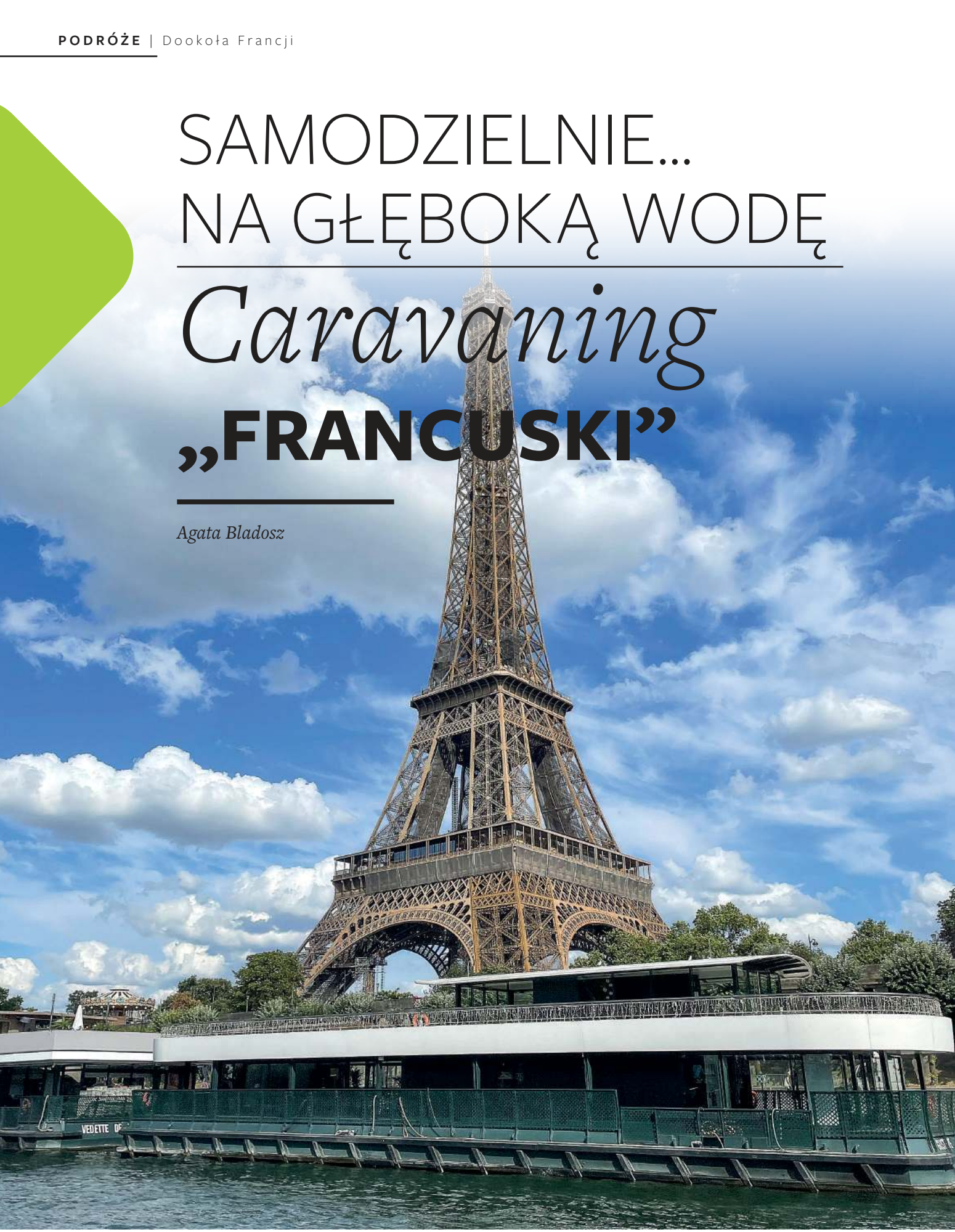
Szymon Kwiatkowski

eprasa.pl 1369c23fce

SAMODZIELNIE... NA GŁĘBOKĄ WODĘ

Caravaning „FRANCUSKI"

Agata Bladosz



eprasa.pl 1369c23fce

Oto krótka historia o tym, jak zdecydowaliśmy się porzucić wygodę i komfort na rzecz szalonych wakacji, spełniania marzeń i przekraczania granic etycznych, estetycznych i moralnych...

Około rok temu mąż zaczął planować nieznany nikomu event o dziwnej nazwie: „Wakacje życia – kamperem po Francji". Moja pierwsza myśl? „Chyba oszalał, przecież my się tam pozabijamy!" Oczami wyobraźni widziałam pochłaniający nas bałagan, chaos i frustrację. Trojka dzieci, które na co dzień nie potrafią utrzymać porządku, kłócą się o to, kto czyim powietrzem oddycha, z nami w jednym pojeździe przez 3 tygodnie? To się nie może udać. Do tego obce miejsce, język, drogi, po których kampery nie mogą się poruszać, kempingi bez wygód. Jesień średniowiecza. Nie widziałam najmniejszego powodu, dla którego mogłoby się to udać...

I tak właśnie postanowiliśmy wystawić na próbę naszą rodzinę, honor i odwagę, wyruszając z Grodziska Mazowieckiego w podróż po Francji. Plan był napięty i bardzo szczegółowy, potężne wyzwanie logistyczne dla dwójki dorosłych, a dla pięcioosobowej rodziny – prawie mission impossible!

Aperitif

Tuż po pracy, spakowani, czekaliśmy na auto. Kamper przyjechał, piękny, „wypasiony"! Wyglądał jak stylowo urządzona kawalerka: z kuchnią, łazienką i mnóstwem praktycznych szafeczek w środku. Łóżko większe niż nasze w sypialni, salonik, gdzie wszyscy możemy usiąść przy jednym stole, łazienka z prysznicem. Toaleta, w pełni wyposażona kuchnia... Powoli zaczął we mnie kiełkować entuzjazm. Wszystko spakowaliśmy, uprzednio ważąc i sprawdzając ostatecznie, co powinniśmy zabrać, i dyskutując o tym, czy 6 par butów to mało, czy dużo. Byliśmy pozytywnie zaskoczeni, ile zmieści się w domu na kółkach (pierwszy stres zaczął opadać). Jeszcze tylko szybkie przeszkolenie z obsługi: gdzie klima, a gdzie prąd, gdzie woda czysta, a gdzie brudna, jak zabezpieczać nasze rzeczy na czas jazdy, jak korzystać z kuchenki.

Ustaliliśmy, że przez pierwszą część trasy to ja będę kierowcą. Ja, kierowca małej osobówki, miałam przemierzać świat wielkim, naprawdę wielkim samochodem. Ale kto jak nie ja! Kiedy wyruszyliśmy,

Odbiór kampera z wypożyczalni

eprasa.pl 1369c23fce

Ostatni przystanek w Polsce, przed samą granicą

Pierwsza noc na dziko. Gdzieś pośrodku Niemiec

Uff, dojechaliśmy na pierwsze „kamperowisko"

Śniadanie autorstwa dzieciaków

Zwiedzanie Paryża i widok z wieży Eiffla

Park Asteriksa wita. My w świetnych nastrojach

poczuliśmy wiatr w żaglach, choć w oczach widać było tylko przerażenie. Nic to, damy radę, na pewno będzie super... Dzieciaki zachwycone, bo miejsca dużo i bardzo wygodnie, szyby wielkie, a widoki piękne, ja za kółkiem odkryłam, że nie taki diabeł straszny. Jechało się komfortowo i naprawdę przyzwoicie. Nie da się tym przyspieszyć, trzeba wykazać się pokorą i rozsądkiem przy każdej zmianie pasa czy włączaniu się do ruchu, ale po kilkudziesięciu kilometrach można się przyzwyczaić, zwłaszcza że automat robił dobrą robotę!

„Pierwszy kemping ever"

Trasa minęła nam bez większych ekscesów, w zasadzie była nudna... Na miejsce dotarliśmy ok. 16 i postanowiliśmy odpocząć, korzystając z dostępnych atrakcji. Oczywiście, jak na nas przystało, plany, owszem, realizujemy, ale podążamy najbardziej krętą ścieżką, mając obok autostradę! Zaczęliśmy od szukania drogi, która pozwala na przejazd pojazdom o wysokości 3,2 m. Nie jest to łatwe, zwłaszcza gdy nawigacja nie ma takiej opcji w filtrach, żeby wykluczyć drogi dla osobówek, wąskie drewniane mosteczki czy tunele. Krążąc po okolicznych miasteczkach, szukaliśmy trasy (tak naprawdę jeździliśmy w kółko, bo nawigacja bywa uparta...). Jednak w końcu dotarliśmy, zmęczeni i gotowi na relaks w basenie i pyszną kolację. Było ekstra! Przemiła obsługa, z plakietkami na koszulkach opisującymi, jakie języki obce zna dany pracownik. Na miejscu basen, restauracja, pralnia, łazienki oraz bardzo duże pole kempingowe z podpięciem do prądu i czystej wody. Dzieciaki jeździły na rolkach, bawiły się na dworze, najmniejsze szalało w basenie. Zjedliśmy lokalną kolację, pyszną i świeżą, po czym udaliśmy się do kampera. Ludzie przemili i uśmiechnięci! Szczęśliwi, zaczęliśmy planować zwiedzanie Paryża. Zajęło nam to 2 cudowne i wyczerpujące dni.

Opactwo tętniące historią

Zachwyceni odpoczynkiem na poziomie porządnego 3-gwiazdkowego hotelu, pożegnaliśmy się z naszym „kamperowiskiem", jak mawiały dzieci, i ruszyliśmy dalej. Naszym kolejnym celem był Park Asteriksa. Zjeździliśmy wszystkie kolejki górskie, zjedliśmy obiad, nakupiliśmy zabawek i ruszyliśmy na północ. Znów pozwoliliśmy sobie na ciut improwizacji i ekstremalnych wrażeń, bo zostałam wyznaczona do znalezienia miejsca parkingowego! Dumnie pobrałam aplikację Park4N i rozpoczęłam poszukiwania! W efekcie spaliśmy na zwykłym parkingu, w centrum miasta Viller-sur-Mer. Otaczały nas bawiąca się młodzież i śpiące miasto.

Kolejnym przystankiem po zwiedzaniu normandzkich miasteczek i plaży Omaha miało być opactwo Mont-Saint Michel, rozpoczęliśmy zatem poszukiwania noclegu. Znaleźliśmy miejsce o rewelacyjnej lokalizacji. Małe francuskie miasteczko, pełne uroku i street

eprasa.pl 1369c23fce

foodu, na który składały się przede wszystkim owoce morza. Pysznie i niedrogo. Baza noclegowa może bez fajerwerków i, co ciekawe, w pełni zautomatyzowana – bilet wstępu do wszelkich uciech kupujemy w automacie, nie ma obsługi, miejsca nieco mniejsze niż poprzednie, ale kawałek zacienionej przestrzeni dla każdego się znajdzie. Są prąd i woda, toaleta, poza tym nic. Dookoła mnóstwo sklepów i restauracji, więc na 1-2 noce w zupełności wystarczy, nawet dla licznej rodziny. Pozwiedzaliśmy, pojedliśmy i ruszyliśmy dalej.

Trochę monotonii

Czekała nas potężna trasa z Le Mont-Saint-Michel do Lacanau. Do pokonania aż 570 km. Jechaliśmy drogami płatnymi, a musicie wiedzieć, że ceny na polskiej A2 są w porównaniu do tych francuskich niczym pinczerek startujący do buldożera. Bramki co kilkadziesiąt kilometrów, płatne po kilkanaście euro. Prawdziwy dramat wydarzył się wówczas, gdy nie trafiliśmy we właściwy zjazd i musieliśmy zawrócić. W takich sytuacjach opłata naliczana jest raz jeszcze.

Kolejna noc na dziko. Na parkingu pośrodku Villers-sur-Mer

Droga się nam dłużyła, była nudna jak 150, czyli jak wartość obca dla licznika w kamperze. Przyspieszenie tego samochodu to 20 minut do pięćdziesiątki, jest równie dynamiczny jak kombajn wiozący zboże, ale za to ma tempomat i utrzymuje stałą prędkość rzędu ok. 120 km/h, co sprawia, że jazda jest komfortowa. Sposób rozlokowania pasażerów oraz gabaryty auta sprawiały, że w dowolnym momencie można było sięgnąć po ciasteczka czy jogurcik i w ten sposób zatkać twarze niezadowolonej młodzieży. Największym zaskoczeniem okazał się najmniejszy pasażer, który bawił się zabawkami albo śpiewał na cały głos. Autentycznie, nie bójcie się podróży typu road trip z maluchami, one są najbardziej wdzięczne i najszybciej się aklimatyzują. Jasne, należy odpowiednio często robić przerwy, żeby dzieci się rozruszały, ponieważ podczas jazdy nie wolno im opuszczać fotelika, ale nie jest to aż takie uciążliwe.

Kiedy zbliżaliśmy się do celu, ja, król, znawca aplikacji i postrach rezerwacji dobrych i tanich, zaczęłam szukać noclegu. To, co ukazało się naszym

Nocne rozpakowywnie się na kempingu w Lacanau

Mapa kempingu w Lacanau

Aquapark na kempingu

Wieczorne animacje dla dorosłych i dzieci

Lacanau i ocean zdobyty

eprasa.pl 1369c23fce

Już w pełni doświadczeni podróżowicze

Morze Śródziemne w Les Cabanes de Fleury

Sanitariaty na campingu Les Cabes De Fleury

Małe wesołe miasteczko w Les Cabanes de Fleury

oczom, było niczym kurort w Dubaju. Trafiliśmy na 5-gwiazdkowy kemping, czyli ultra all inclusive wśród kempingów. Naprawdę było tam wszystko: kompleks basenów z aquaparkiem, wyspa restauracji, knajp i knajpeczek, park trampolin, sale zabaw, bardzo dobrze zaopatrzony sklep, luksusowe łazienki, pralnie, zmywalnie, a także codzienne widowiska dla dzieci i wieczorne koncerty dla dorosłych. Do tego wyjście nad ocean 2 minuty od miejsca parkingowego. Bajka! Postanowiliśmy zabawić tam trochę dłużej, to znaczy na tyle długo, na ile miejsce będzie dostępne oraz na ile starczy kapitału (dla porównania: 3 noce tam kosztowały więcej niż w pozostałych miejscach podczas całego wyjazdu). Byliśmy zachwyceni i zakochani w tym miejscu. Spędziliśmy urocze 3 noce, taplając się to w basenie, to w oceanie, chodząc na koncerty i jedząc francuskie jedzenie. Jednak w końcu trzeba było rozpocząć przygotowania do dalszej podróży. Wypraliśmy i wysuszyliśmy w suszarkach wszystko, co mieliśmy, nabraliśmy czystej wody, posprzątaliśmy autko i w drogę!

Lazur wybrzeża

Plan był konkretny: dotrzeć w okolice Lazurowego Wybrzeża. Przed nami było wiele godzin jazdy. Wprowadziliśmy w nawigację cel: miejscowość Les Cabanes de Fleury. Trasa upłynęła dość przyjemnie. Niestety tankowanie nie było miłe, ponieważ paliwo kosztowało między 11 a 12 zł za litr, a kamper palił jak dziki, robiąc setki kilometrów.

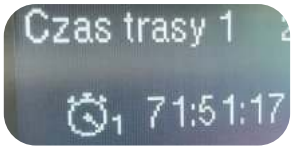
Podobnie jak w przypadku Lacanau, tak i tutaj nie mieliśmy rezerwacji na parking, szukaliśmy czegoś spontanicznie. Wczesnym wieczorem dotarliśmy do kempingu, położonego bardzo blisko plaży, co prawda zaledwie 2-gwiazdkowego, czyli nie miał niczego poza wodą, toaletą i miejscem postojowym, jednak lokalizacja bardzo nam odpowiadała, więc się zatrzymaliśmy. Przeszliśmy się po okolicy, która, oczywiście poza morzem i portem, składała się z restauracji, sklepiku i karuzeli. Było to naprawdę maleńkie miasteczko, co dało się odczuć po podejściu tubylców do turystów. Ekspedientki w sklepie chętnie uczyły się języka polskiego i zagadywały klientów. Obsługa restauracji z szerokim uśmiechem na twarzy polecała swoje specjały i dopytywała, czy na pewno smakuje. Spędziliśmy kilka dni nad Morzem Śródziemnym, wspaniałych i gorących, tak gorących, że piasek palił nam stopy niczym lawa w wulkanie.

Ostatniego dnia wieczorem odbyło się szybkie pakowanie, porządki i standardowa procedura przygotowania pojazdu do dalszej trasy. Nie planowaliśmy długiej drogi, naszym celem miała być miejscowość L'Orange, w której znajduje się bardzo dobrze zachowany amfiteatr z czasów Cesarstwa Rzymskiego. Krótka lekcja historii dla całej rodziny.

eprasa.pl 1369c23fce

Kemping nad samym morzem w Les Cabanes de Fleury

Powrót i ostatnia noc na dziko gdzieś przy granicy z Niemcami



Całkowity czas w drodze, czyli z uruchomionym silnikiem

Suma przejechanych kilometrów

Uroki francuskich miasteczek

Francuskie miasteczka oddalone od wielkich aglomeracji mają swój wdzięk i specyficzny klimat. Są malutkie, ślicznie zabudowane, z brukowanymi uliczkami. Oczywiście przyjemnie się na to patrzy, z uznaniem podziwia historyczną technologię, ale dla kamperów nie są to optymalne warunki. Podczas jazdy autostradą można podziwiać jeden z największych zamków w Europie, znany, wielki, piękny i wspaniały Carcassonne. No to jedziemy! Szybka modyfikacja trasy i jesteśmy gotowi na zwiedzanie. Zamek można podziwiać z bardzo daleka. Zachwyceni widokiem, ruszyliśmy w kierunku miasteczka w poszukiwaniu miejsca parkingowego. No i pyk! Rozczarowanko. Po pierwsze, wolnych miejsc nie było absolutnie nigdzie, po drugie, te fantastyczne małe uliczki nie nadawały się do podróży tak wielkim pojazdem. Wróciliśmy zatem na trasę, a zamek obejrzeliśmy w telefonie. Do L'Orange dotarliśmy w porze sjesty, więc w najgorszym możliwym momencie. Wszystko śpi, restauracje serwują głównie kanapki, a w tych z dostępnym menu obsługują obrażone kelnerki i kucharze. Trudno, jakoś damy radę, najwyżej nie będziemy patrzeć im w oczy, stwierdziliśmy. Co prawda, nie udało nam się zdobyć serc pracowników knajpy w centrum miasteczka, ale jedzenie zrekompensowało nam wszystko. Było naprawdę przepysznie, czułam się jak Magda Gessler, która wraca do swojego lokalu po rewolucjach zachwycona efektami zmian. Bardzo podoba mi się to, że w każdej restauracji razem z czekadełkiem podawane są duże szklane butelki schłodzonej wody, za które się nie płaci. Można więc ugasić pragnienie i przejść do jedzenia bez ryzyka utraty przytomności z gorąca.

Kiedy czas odpoczynku lokalsów dobiegł końca, udaliśmy się na zwiedzanie. Kamper stał bezpiecznie na zacienionym parkingu, a my mogliśmy delektować się urodą romańskich i gotyckich budynków.

Nasza francuska przygoda powoli dobiegała końca, zataczaliśmy koło, zmierzając coraz bardziej na wschód. Chcieliśmy odwiedzić jeszcze Lyon i Marsylię, jednak z racji tego, że kamperowe fora ostrzegają przed licznymi włamaniami i kradzieżami właśnie w tych regionach, postanowiliśmy nie ryzykować. Jako ostatnie zamierzaliśmy zwiedzić miasteczko Valence. Chwilę się pokręciliśmy, coś przegryźliśmy, coś kupiliśmy i ruszyliśmy w trasę w kierunku niemieckiej granicy. Plan był taki: jedziemy oporowo, jak spadnie wydolność obu kierowców, zatrzymujemy się gdziekolwiek na kilka godzin snu. A następnego dnia...

Długa droga do domu

Poranek Kojota. Jeden wielki koszmar. Wszyscy zmęczeni, musieliśmy wstać niemalże w środku nocy, obudzić się na tyle, aby móc jechać dalej i zamienić wygodne łóżeczka na również-wygodne-ale-to-nie-to-samo-fotele samochodowe. Wypiliśmy kolejną kawę i heja! Jedziemy! Wróciliśmy na ekspresówkę i dosłownie chwilę po tym wyprzedził nas policyjny motor z napisem „follow me". Byliśmy tak zmęczeni, że nikt się specjalnie nie przejął, grzecznie pojechaliśmy poddać się, jak się okazało, rutynowej kontroli. Policjant uśmiechnięty, skory do żartów, poprosił o otwarcie pojazdu. Mąż, kierowca, postąpił zgodnie z prośbą. Ku naszemu zaskoczeniu, oczom policjanta ukazały się rozplątane rolki papieru toaletowego, walające się po całej podłodze... Niemiec płakał, jak oglądał. Stróż prawa grzecznie nas pożegnał i ruszyliśmy w dalszą drogę. Czekało nas jeszcze 500 km przez Polskę, co w kontekście dotychczasowych rekordów brzmiało jak spacer z psem dookoła domu. Z każdym kilometrem zmęczenie było coraz bardziej odczuwalne. Zmienialiśmy się coraz częściej, a droga wydawała się coraz dłuższa.

Po 3 tygodniach wakacji, w okolicach 3 w nocy podjechaliśmy pod dom. Wszyscy z ogromnym sentymentem będziemy wspominać nasze wakacje życia, pełne przygód, emocji i wrażeń. Jeśli nie lubicie siedzieć w miejscu, nudzą was wakacje z drinkiem pod palmą w hotelu, cenicie sobie niezależność i jesteście ciekawi świata, to podróż kamperem bardzo wam się spodoba. Jeśli obawiacie się ciasnoty, braku komfortu czy bezpieczeństwa, przeraża was wizja poruszania się takim gabarytem albo macie dzieci i nie wyobrażacie sobie ich w trasie, to przeczytajcie ten tekst jeszcze raz. Podróż kamperem jest dla każdego, w dodatku w praktyce jest dużo łatwiej i przyjemniej niż w teorii. My jesteśmy zakochani w takich wakacjach i na pewno je powtórzymy.

eprasa.pl 1369c23fce

Joanna i Krzysztof Szóstka

NIE TAKA FRANCJA STRASZNA... I WŁOCHY TEŻ PRZYJAZNE

Dlaczego kamper i jak to z nami było? Jak co roku po feriach zastanawialiśmy się, gdzie spędzimy wakacyjny urlop. Po obejrzeniu serialu Emily w Paryżu pojawiła się myśl, by zwiedzić stolicę Francji.

eprasa.pl 1369c23fce

Zwiedzanie Paryża

Pomyśleliśmy o weekendzie majowym (5-6 dni), jednak koszt biletów lotniczych dla naszej czteroosobowej rodziny był bardzo wysoki, nie wspominając o reszcie wydatków. Od lat podróżujemy samochodem po Europie (Chorwacja, Włochy, Austria) zatrzymując się w apartamentach na cały pobyt. Również co roku Krzysiek z synami wyjeżdżają pod namiot na Kaszuby lub na Warmię i Mazury. Zastanawialiśmy się, czy by nie spróbować wypożyczyć kampera i połączyć pobyt w Paryżu z urlopem, chcieliśmy zmienić coś w naszych wyjazdach.

Wykonaliśmy szybką analizę pod kątem terminów, cen wynajmu i wielkości oraz wyposażenia pojazdu. Wystarczyły dwie wizyty u wynajmujących w okolicach Gdańska i decyzja zapadła. Nie mogliśmy wręcz doczekać się odbioru i wyjazdu! Na dzień przed podróżą umówiliśmy się z żoną na szkolenie u Pana Rafała i doczekaliśmy się 2-godzinnego obszernego omówienia, co gdzie i jak funkcjonuje w kamperze, po co jest i dlaczego, a także w jakiej kolejności, tak aby było spokojnie i bezpiecznie.

Cel wydawał się ambitny, 12 dni podróży przez Europę. Zamierzaliśmy połączyć zwiedzanie z odpoczynkiem, a potem bezpiecznie wrócić do domu. Naszą podróż podzieliliśmy na etapy, planując ją wcześniej z poziomu domowej kanapy i rezerwując 2 kempingi we Francji (Paryż i Lazurowe Wybrzeże) oraz pobyt nad jeziorem Garda. Pozostałe noclegi planowaliśmy na bieżąco, korzystając z aplikacji pomagającej odnaleźć parkingi/kempingi przystosowane do naszych potrzeb.

Etap 1

Gdańsk-Paryż – zwiedzanie i... zwiedzanie

Podróż zajęła nam pełną dobę z 5-godzinnym noclegiem przy bardzo głośnej niemieckiej autostradzie. Auto prowadziliśmy na zmianę, aby zminimalizować liczbę postojów. Dotarcie do Camp de Paris tak dużym autem okazało się stresujące, mieliśmy wrażenie, że Paryżanie spieszą się i trąbią na nas. Finalnie około 18:00 dotarliśmy na kemping i odetchnęliśmy z ulgą, niestety nie wszystko poszło po naszej myśli. Okazało się, że nie możemy wpiąć się do skrzynki 230 V, ponieważ w luku bagażowym nie znaleźliśmy przejściówki, co było jednoznaczne z brakiem prądu w kamperze. Pierwsza myśl, gdzie w Paryżu można dokupić przejściówkę? Krzysiek ze starszym synem Maćkiem poszli do recepcji kempingu. Po krótkiej rozmowie pani z obsługi otworzyła szufladę, wyjęła upragnioną przejściówkę, pytając, czy o to nam chodzi, Bez chwili zastanowienia kupiliśmy ją. Przejściówka za 20 euro była nasza, więc pozostałą część wyjazdu uznaliśmy za uratowaną.

Kolejna ciekawa kwestia (oczywiście kto to planuje i wie) to naklejki o niskiej emisyjności aut. Nie kupicie ich na miejscu (w sklepach, aplikacjach), podobno przychodzą pocztą do Polski, całe szczęście wjeżdżaliśmy do Paryża w sobotę, jednak w poniedziałek ruszyliśmy dopiero ok. 19:00, aby nie narażać się na mandat. W piątek od 20:00 do 6:00 w poniedziałek można wjeżdżać do strefy bez naklejek. W związku z tym kolejne 2 dni spędziliśmy na zwiedzaniu Paryża.

eprasa.pl 1369c23fce

Selfik z wieżą Eiffla

Z wizytą w Luwr

Pierwszego dnia rano miłą niespodzianką okazał się autobus kursujący pomiędzy kempingiem a stacją metra, w którym bilet kosztował zaledwie 2 euro za osobę. Zwiedzanie rozpoczęliśmy od Łuku Triumfalnego, kontynuując przez Pola Elizejskie, Plac Concorde, most Aleksandra III, aby dojść do wieży Eiffla. Początkowo nie zamierzaliśmy wchodzić/wjeżdżać na wieżę, jednak będąc pod nią, postanowiliśmy wejść schodami na drugi taras. Byliśmy pod wrażeniem stalowej konstrukcji i widoków na miasto. Następnie postanowiliśmy pójść na korty Roland-Garros, gdyż trwał turniej wielkoszlemowy i tego dnia grała Iga Świątek. Niestety nie była to dobra decyzja, bez biletów nie mogliśmy wejść do tenisowej wioski, a dodaliśmy sobie 8 km marszu. Tego dnia zrobiliśmy 20 km piechotą, więc skończyło się to bólem stóp i pęcherzami...Polecamy zabrać odpowiednie obuwie do zwiedzania, a nie tylko takie przydatne w górach.

Podczas drugiego dnia (wyjazd z kempingu ok. 10:00) spotkała nas kolejna niespodzianka – parkingi w Paryżu. Musieliśmy zaparkować poza kempingiem, ponieważ mieliśmy w planach zwiedzanie, a wyjeżdżać z Paryża zamierzaliśmy dopiero pod wieczór ze względu na brak naklejki o niskoemisyjności auta. Zapewniono nas, że niedaleko jest darmowy parking, uwierzyliśmy i zaparkowaliśmy, mimo że na ulicy był napis „payant", niestety szukanie aplikacji parkingowych i próba opłacenia tego postoju spełzła na niczym. Poszliśmy na autobus (całe szczęście parking był blisko kempingu), jednak mi ten parking nie dawał spokoju. Myśli o kamperze odholowanym na obrzeża miasta lub co gorsza okradzionym to było dla mnie za dużo. Nie po to pojechaliśmy na urlop, żeby dokładać sobie stresu. Poderwałem się z przystanku, mówiąc do żony i chłopców, że się rozdzielamy. Pobiegłem po kampera, a oni pojechali do Luwru, gdyż jeszcze w Polsce kupiliśmy bilety na konkretną godzinę. Gdy wróciłem do samochodu, okazało się, że stoi cały i zdrowy, więc szybko wróciłem na ten sam kemping, poszedłem do recepcji i wyjaśniłem, o co mi chodzi. Personel pozwolił postawić auto w tym samym miejscu za jedyne 48 euro (tyle co cena doby), ale za to w bezpiecznym miejscu, mogłem więc spokojnie dołączyć do rodzinki i zająć się zwiedzaniem.

Po kilku godzinach muzealnych atrakcji poszliśmy wzdłuż rzeki Sekwany do remontowanej katedry Notre Dame. Krzysiek z Maćkiem mieli dość, po krótkiej przerwie na lunch wrócili na kemping, a Asia z Sebkiem pojechali metrem do bazyliki Sacré-Cœur. Chcieliśmy bardzo zobaczyć malownicze uliczki dzielnicy Montmarte, które w cudowny sposób pokazane były w serialu. Zmęczeni wróciliśmy na kemping i po szybkim prysznicu, a potem obiedzie wyruszyliśmy w podróż na południe Francji.

eprasa.pl 1369c23fce

Mmm! Nocleg nad Loarą będziemy wspominali długo!

Camp du Domaine proponuje wyjątkowy klimat

Etap 2

Paryż-zamki nad Loarą – cuda architektury

Kolejnym etapem podróży były zamki na Loarą. Jeszcze w Polsce zdecydowaliśmy, że chcemy zwiedzić Zamek Chambord i Channonceau ze względu na bardzo pozytywne opinie w internecie.

Z Paryża wyjechaliśmy około 19, na parking pod Zamek Chambord dotarliśmy przed 23:00. Niestety okazało się, że większość kamperowiczów już spała, narobiliśmy małego zamieszania, parkując późnym wieczorem. Na szczęście uwinęliśmy się szybko i po lekkiej kolacji położyliśmy się spać.

Obudziliśmy się po 8 i po śniadaniu ruszyliśmy piechotą do Zamku Chambord, okazało się, że zaparkowaliśmy 5 minut od niego. Zamek jest ogromny, pomimo dużego upału hulał w nim wiatr. Po 2 godzinach wróciliśmy na parking i pojechaliśmy do drugiego, wcześniej zaplanowanego Zamku Channonceau, który jest położony nad rzeką Cher. Jadąc od zamku do zamku, mijaliśmy malownicze miasteczka tego regionu Francji.

Około 16:00 wyruszyliśmy w dalszą podróż, kierując się na południe. Na nocleg wybraliśmy darmowy parking w przepięknej miejscowości nad rozlewiskiem Loary. Nazajutrz rano po śniadaniu kontynuowaliśmy podróż w kierunku lazurowego morza.

Etap 3

Lazurowe Wybrzeże – krystaliczna czysta woda

Podróż na południe Francji przebiegała bez problemów, głównie autostradami płatnymi (jedne z droższych w Europie), do momentu kiedy zatory na autostradzie i aplikacja Google Maps przekierowały nas na drogi poboczne, zaczęło się „robić naprawdę wąsko". Jadąc szerokim kamperem przez przepiękne pola winorośli, musieliśmy mijać się z innymi na tzw. „lusterka", redukując prędkość do przysłowiowego zera, znowu musieliśmy nieci zwolnić niekoniecznie z naszego powodu.

Na Camp Du Domaine dojechaliśmy około 17:00. Kemping położony jest nad samym morzem, towarzyszy mu też piaszczysta plaża. Miejsca kempingowe w większości są przygotowane kaskadowo, czyli każdy ma cudowny widok na morze, a wieczorem na zachód słońca. Na terenie było wszystko, czego potrzebowaliśmy: prysznice, pralnia, sklep i restauracje. Spędziliśmy tu 3 wspaniałe słoneczne dni, kąpiąc się, pływając na SUP-ie i odpoczywając.

eprasa.pl 1369c23fce

A że w Monaco wąsko? Ojtam... za to rajdowy klimat

Etap 4

Monako/Monte Carlo – kamperem do centrum – nie polecam!

Marzeniem naszego starszego syna było zobaczenie sportowych aut i luksusowych jachtów, które można było podziwiać w Monte Carlo. I tu robi się ciekawie! W aplikacji znaleźliśmy parking przystosowany dla kamperów, w centrum przy porcie, co, jak się później okazało, nie było dobrym pomysłem.

Podczas przejazdu ulicami Monte Carlo zaczęło się robić naprawdę ciasno, ktoś musiał wysiąść z kampera i pomóc mi, abym nie zahaczył innych samochodów. Asia ze starszym synem Maćkiem i rozstawili się jedno z przodu, drugie z tyłu i się zaczęło. Jacyś obcokrajowcy potwierdzili „dasz radę, jedź", chwilę później składałem lusterka, aby przejechać pomiędzy samochodami zaparkowanymi po obu stronach wąskiej ulicy. Gdy ruszyłem, żona z synem zostali z tyłu, a inni kierowcy trąbili, żebym nie blokował drogi. Rzuciłem do młodszego syna Sebastiana, że pojedziemy kawałek dalej, niestety nawigacja zgubiła się (kto wiedział, że w Monaco nie mamy internetu – jak to, oni nie są w EU?). Pojechałem dalej. Gdy wjeżdżałem na skrzyżowanie, nawigacja zwariowała, a młodszy syn ze stresu obgryzał paznokcie. Miałem nadzieję, że nie wjadę w żaden tunel poniżej 3,5 m wysokości.

W aucie nadal nie było żony i starszego syna, musieliśmy po nich zawrócić. Zaparkowaliśmy wzdłuż ulicy i włączyliśmy światłą awaryjne. Po 10 minutach i wysłaniu SMS-ów i MM-sów zobaczyliśmy Asię z Maćkiem. Uff, byliśmy w komplecie. Szybko zdecydowaliśmy, że uciekamy z miasta, wyjazd zajął nam około godziny. Nigdy więcej nie wjedziemy do centrum Monte Carlo kamperem. To ani bolid, ani auto sportowe. Miasto pożegnało nas przepięknymi widokami zatoki i zacumowanych jachtów.

Etap 5

Kierunek malownicze jezioro Garda

Opuściliśmy Francję i powoli kierowaliśmy się w stronę Włoch, wiedzieliśmy, że na miejsce dojedziemy dopiero wieczorem. Kolejnym punktem odpoczynku było jezioro Garda, jadąc, zastanawialiśmy się: północ czy południe? Wybraliśmy północ, aby być bliżej domu, a dokładnie miasteczko Torbole. Około 80 km od zaplanowanego kempingu, gdy jechaliśmy wzdłuż jeziora,

eprasa.pl 1369c23fce

Nad Gardą można trekkingować, można też popływać

Kobiety do maszyn!

pogoda załamała się: grzmoty, pioruny, lało jak z cebra – żona zwolniła do 60-70 km/h; jezdnia była kręta i jak na złość po drodze napotkaliśmy roboty drogowe.

Około 22:45, zmęczeni, dojechaliśmy pod Camping Europa, ku naszemu zaskoczeniu nikogo nie było na portierni. Szlaban niestety nie był automatyczny (inaczej niż na parkingu przy zamku Chambord, gdzie wjechaliśmy bez problemu), więc nie mogliśmy wjechać. Przyjechaliśmy 2 godziny za późno, co teraz? Zapadła szybka decyzja, postanowiliśmy poszukać kolejnego kempingu. Na szczęście obok znaleźliśmy Camping Al., po użyciu domofonu zszedł do nas sympatyczny pan, któremu wytłumaczyliśmy, że złapała nas ulewa i szukamy noclegu. Ten wskazał nam miejsce parkowania i podpowiedział, jak się ustawić, aby rano mieć słońce i ładny widok na góry. Faktycznie tak było!

Zostaliśmy na 2 doby, miasto i okolica okazały się przepiękne, a ze względu na sprzyjającą pogodę poszliśmy na krótką trasę trekkingową: około 8 km po okolicznym wzgórzu z przepięknymi widokami. Jedliśmy włoską pizzę, sery, wędliny, a po powrocie korzystaliśmy z małego basenu na terenie kempingu, gdyż woda w jeziorze była tak zimna, że wykręcało kostki – w porównaniu z Gardą Bałtyk jest ciepłym morzem.

Etap 6

Powrót do domu... długa podróż

Żegnając się z pięknym regionem Włoch, postawiliśmy sobie jasny cel. Do domu mieliśmy 1500 km i musieliśmy pokonać je w 2 dni – czas wracać. Niestety czekała nas lekcja pokory, okazało się bowiem, że nie należy robić kamperem 700-800 km dziennie. Potworne zmęczenie, znużenie podczas jazdy, nie wspominając o dziwacznych pozycjach na siedzeniach, tego między innymi doświadczyliśmy. Oczywiście trasa prowadziła, przez niemieckie autostrady, co było plusem. Na nocleg wybraliśmy parking w Niemczech, nieopodal autostrady. Nie polecamy takich miejsc ze względu na hałas, już wiemy, że są słabo wygłuszone, warto odjechać 5-10 km w bardziej ustronne miejsce. Podobnie jest z tankowaniem, kilka kilometrów dalej benzyna jest tańsza niż na autostradzie. Pamiętajcie, warto mieć ze sobą drobne monety, parkometr nie czytał kart kredytowych i nie przyjmował banknotów – kolejna mała lekcja.

eprasa.pl 1369c23fce

AKTYWNIE NA CHORWACKICH KEMPINGACH

Warsztaty i animacje dla dzieci, a dla dorosłych zajęcia sportowe czy kulturalne. Wakacje na kempingu nie oznaczają jedynie leniwego wypoczynku na plaży lub przy basenie. Ośrodki Grupy Jadranka mają bardzo bogatą ofertę aktywnego wypoczynku.

Kemping Čikat

Piękny las sosnowy na wyspie Lošinj oraz krystalicznie czysty Adriatyk to nie wszystko, co oferuje ten jeden z najpopularniejszych kempingów w Chorwacji. Do dyspozycji jest też szeroka gama obiektów sportowych i rozrywkowych z profesjonalną obsługą. Goście mogą korzystać z wielofunkcyjnego boiska sportowego, trenerzy zachęcają też do wspólnych aktywności, takich jak pilates, poranne rozciąganie, turnieje gry w tenisa, piłkę nożną czy koszykówkę, aerobik. Jest więc coś dla ciała, ale nie zabraknie też czegoś dla duszy – wieczory kinowe, quizy muzyczne czy koncerty to doskonała propozycja, w ten sposób miło spędzimy czas. Praktycznie codziennie organizowane są też minidyskoteki.

Bardzo bogata oferta skierowana jest także do najmłodszych gości. Pod opieką animatorów zachęcani są do wspólnych zabaw, biorą udział w warsztatach, na przykład z filcowania wełny czy wiedzy o kosmosie. Nie można nie wspomnieć o aquaparku. Słowem: zabawa, aktywność i wypoczynek na najwyższym poziomie w jednym miejscu!

eprasa.pl 1369c23fce

Kemping Slatina

Kemping Slatina, który w tym roku wzbogacił swoją ofertę o nowe domki mobilne, znajduje się w jednej z najpiękniejszych zatok na wyspie – o nazwie... Slatina. W tak pięknych okolicznościach przyrody wszystkie aktywności przychodzą łatwiej. Oferta sportowa obejmuje siatkówkę plażową, badminton i minigolf, ale też nurkowanie w głębinach Adriatyku za sprawą działającego tu centrum nurkowania AgramSub. Kemping położony jest na wybrzeżu, co daje możliwość pływania wzdłuż brzegu, atrakcją są choćby kamieniste plaże Tiha i Slatina.

Poranne zajęcia z jogi i pilatesu, aktywny wypoczynek w ciągu dnia, a wieczorem koncert na żywo w tutejszym barze. Czyż istnieje lepszy plan na wakacje?

eprasa.pl 1369c23fce

Kemping Bijar

Kemping Bijar nie jest duży, ale właśnie dlatego jest idealny na spokojny wypoczynek. Zlokalizowany w środku stuletniego sosnowego lasu, ok. 500 m od historycznego miasteczka Osor. Kameralny charakter nie oznacza, że nie są na nim organizowane aktywności dla wypoczywających. Są tu boiska do siatkówki i koszykówki, można też pograć w tenis stołowy. Goście mogą korzystać z wielu ścieżek oraz szlaków pieszych i rowerowych. Warto wybrać się na godzinny spacer na najwyższy szczyt na wyspie Lošinj – Osoršćicę, skąd rozciąga się widok na cały archipelag.

Co znajdziemy w programie kempingowych animacji? Oczywiście gimnastykę, jogging, ale też turnieje sportowe czy naukę tańca. Na dzieci czeka wiele atrakcji typu malowanie buziek, bale przebierańców i spotkania taneczne.

Kemping Baldarin

To miejsce jest wyjątkowe. Baldarin znajduje się na najbardziej wysuniętym krańcu wyspy Cres w okolicy Punta Križa. Jest oddalone od miejskiego zgiełku i bardzo lubiane przez ludzi ceniących kontakt z piękną przyrodą w ciszy i samotności. Kemping otoczony jest krystalicznie czystym morzem, śródziemnomorskim dębowym lasem i licznymi gajami oliwnymi.

Jeśli cenicie ciszę i spokojny wypoczynek, ale od czasu do czasu potrzebujecie miejsca do aktywności, z pewnością Baldarin przypadnie wam do gustu. Na kempingu są boiska do siatkówki czy koszykówki, dwa korty tenisowe, minigolf i plac zabaw dla dzieci. Można tu wypożyczyć kajak, rower wodny, rower czy łódkę, odkryć krętą linię brzegową, odpocząć na pięknej plaży Veli Žal. Nie brakuje też mniejszych, niemal odizolowanych od świata plaż, idealnych na relaks w naturalnym otoczeniu.

eprasa.pl 1369c23fce

Kemping Bijar

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

GPS: 44°41'59"N,14°23'44"E

CHORWACJA

Kemping Čikat

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

GPS: 44°32'9"N,14°26'51"E

CHORWACJA

Kemping Slatina

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

GPS: 44°49'15"N,14°20'27"E

CHORWACJA

Kemping Baldarin

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

GPS: 44°36'54"N,14°30'25"E

CHORWACJA

eprasa.pl 1369c23fce

INSPIROWANY GLOBALNIE AKTYWNY LOKALNIE **CAMPING ALEXA**

Nikomu, kto ma nawet niewielkie doświadczenie w caravaningu w Polsce, nie trzeba przedstawiać Campingu Alexa. Większość zna go co najmniej ze słyszenia, wielu miało przyjemność tam przebywać lub się nań wybiera.

Dla wielu osób jest to pierwszy wybór na początku caravaningowej drogi – i bardzo dobrze, bo wysoki standard oferowanych tu usług chroni przed zniechęceniem i pokazuje tę formę turystyki z jak najlepszej strony.

Nie jest tajemnicą, że właściciele Alexy sami podróżują, kiedy tylko mają taką możliwość, a inspiracje z wojaży zamieniają na realne działania na swoim kempingu. W ten sposób wdrażają rozwiązania, które w Polsce są jeszcze rzadkością, oraz nieustannie rozwijają ofertę turystyczną ośrodka. To sprawia, że Alexa jest nie tylko popularną wśród klientów destynacją, ale też punktem odniesienia i wyznacznikiem standardów dla innych kempingów.

Camping Alexa jako jeden z pierwszych wprowadził animacje dla młodszych gości. Nasi milusińscy mogą skorzystać z przygotowanych dla nich rozrywek przez cały sezon wysoki, czyli od połowy czerwca aż do końca wakacji! Kemping ma wiele do zaoferowania nie tylko w szczycie sezonu – jesienią morze też przyciąga urodą, opustoszałe plaże i drogi zachęcają do wycieczek pieszych i rowerowych, zaś wrześniowe temperatury nadal sprzyjają aktywnościom na świeżym powietrzu.

W tym roku znacząco rozrosła się infrastruktura Alexy – do użytku został oddany nowy blok sanitarny z prysznicami, w planach na kolejny sezon są łazienki przystosowane do potrzeb najmłodszych.

Powstało również 19 nowych, w pełni uzbrojonych parcel w zalesionej części kempingu. Nowe miejsca postojowe zachwycają bliskością przyrody i wygodą.

Warto wspomnieć, że Camping Alexa obserwuje nie tylko zagranicę w poszukiwaniu inspiracji, ale też zauważa potrzeby i prężnie działa na rzecz społeczności lokalnej. Firma aktywnie udziela się w Stowarzyszeniu Przyjaciół Chłapowa, dofinansowuje grupę kolarską Klif Team, wspiera pomocą rzeczową także miejscową jednostkę OSP. Właściciele kempingu mają świadomość, jak ważna jest praca służb ratunkowych, zwłaszcza podczas akcji nad wodą, dlatego u progu lata podarowali Ochotniczej Straży Pożarnej w Chłapowie sprzęt niezbędny do ratowania życia. Traktują wspieranie lokalnych inicjatyw jako swój obowiązek, który spełniają z przyjemnością.

Alexa to świetny przykład przedsiębiorstwa rodzinnego, w którym nowoczesne podejście do zarządzania przejawia się nie tylko na dążeniu do najwyższej jakości usług i zadowolenia konsumentów. Dobrym przykładem jest też lokalna działalność ze zrozumieniem, że współpraca na różnych szczeblach przyczynia się do ogólnego dobrostanu miejscowej społeczności i całej okolicy.

Firma nie ustaje w rozwoju i wytycza sobie kolejne ambitne cele, które konsekwentnie realizuje. Zyskują na tym wszyscy, nie tylko goście mogący cieszyć się wypoczynkiem na najwyższym europejskim poziomie. Dzięki temu Alexa wciąż pozostaje liderem w kreowaniu trendów na polskim rynku turystycznym.

alexa.gda.pl

eprasa.pl 1369c23fce

Tani urlop na kempingu

z kartą zniżkową CC ACSI

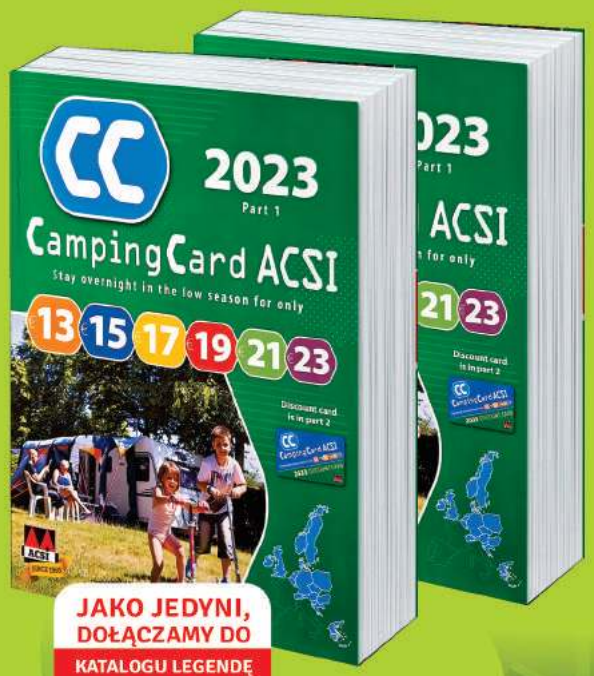
POLSKI Caravaning.pl

OFICJALNY PRZEDSTAWICIEL NA POLSKĘ

NAJLEPSZA KEMPINGOWA KARTA RABATOWA W EUROPIE

JAKIE KORZYŚCI DAJE KARTA:

- Zniżki na 3000 kempingów w całej Europie
- Karta zwraca się po 4 dniach użytkowania
- Oszczędzasz do 60% za noc
- Pobyt dwóch osób dorosłych wliczony w cenę
- 1 prysznic na osobę wliczony w cenę
- Dzieci do lat 5 (max. 3 dzieci) za darmo (dotyczy 375 obiektów)
- Pies wliczony w cenę (na kempingach, które akceptują psy)
- Katalog jest najlepszą baza kempingów
- Szeroki wybór kempingów, od małych po duże oblegane obiekty
- Pobyt na kempingu poza sezonem wysokim w jednej z 6 stałych cen: 13 €, 15 €, 17 €, 19 €, 21€ lub 23 €
- Jako jedyni, dołączamy legendę w języku polskim



Nie zwlekaj, zamów już teraz !!!

www.polskicaravaning.pl/acsi

lub telefonicznie 604 407 079

eprasa.pl 1369c23fce

CYFROWI NOMADZI
BIURO MOBILNE BO NA KOŁACH

Cz. 1

Czy faktycznie nic nie stoi na przeszkodzie, by lokalizacją wykonywania pracy był kemping? Dzisiaj ten, a jutro inny! Czyżby wraz z wejściem przepisów o pracy zdalnej realne stały się warunki pracy towarzyszące podróżnikom zamieszkujacym kampery czy przyczepy kempingowe? Informacji w tej kwestii zasięgnęliśmy u źródła.

eprasa.pl 1369c23fce

Rafał Dobrowolski
Fot. Mitsubishi, roadsurfer GmbH, SUNLIGHT

Praca zdalna to już nie tylko domena ludzi wolnych zawodów. Stwarza też ona szanse rozwoju przedsiębiorstwa poprzez możliwość rozszerzania działalności na inne rynki, a także poprzez pozyskiwanie pracowników z wiedzą ekspercką – bez ograniczeń lokalizacyjnych.

I faktycznie, w Polsce odsetek osób pracujących „na odległość", a więc zazwyczaj z domu, wzrósł w 2020 r. prawie dwukrotnie wobec 2019 r. (4,6% vs 8,9%). Z tym wynikiem znaleźliśmy się poniżej unijnej średniej, która wyniosła 12%, podkreśla raport Konfederacji Lewiatan. Cóż, przez długi czas przepisy w Polsce nie nadążały za rzeczywistością. Przez 3 lata trwały prace legislacyjne, by wdrożyć do polskiego prawa dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady UE w sprawie przejrzystych i przewidywalnych warunków pracy. Aż wreszcie ustawa z 1 grudnia 2022 r. o zmianie ustawy – Kodeks pracy oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2023 r. poz. 240) wprowadziła definicję pracy zdalnej, jednocześnie uchylając przepisy dotyczące telepracy.

Nowe przepisy obowiązują od 7 kwietnia 2023 r. Odtąd praca zdalna może być wykonywana zarówno w pełnym wymiarze czasu pracy, jak i częściowo, np. w określone dni tygodnia. Może polegać na wykonywaniu pracy całkowicie lub częściowo w miejscu wskazanym (!) przez pracownika i każdorazowo uzgodnionym z pracodawcą. Ustawa przewiduje zarówno pracę zdalną całkowitą, jak i hybrydową.

Fiskus potwierdzić miał niedawno, że samochód kempingowy może służyć przedsiębiorcy za miejsce pracy. A dla celów podatkowych jest to samochód osobowy. To z kolei daje możliwość odliczenia wydatków na jego zakup do limitu 150 tys. zł oraz 75% kosztów eksploatacji, nawet gdy kamper służy jednocześnie do celów prywatnych. Eksperci ostrzegają jednak, że trzeba będzie udowodnić celowość takich wydatków.

A co, jeśli kamper jest ciężarowy, ale z dmc do 3,5 t?

A co jeśli jest to pojazd o dmc ponad 3,5 t? Czy analogicznie, także przyczepa kempingowa może być miejscem pracy, a jej właściciel korzystać z odliczeń wydatków na zakup?

Na potrzeby tego artykułu skierowaliśmy pytania m.in. do skarbówki czy nadzorujących inspektorów BHP. Odpowiedziano na nie obszernie, ale podkreślając za każdym razem, że z uwagi na złożoność poruszonej problematyki nie istnieje możliwość wskazania uniwersalnych rozwiązań, które będą odpowiedzią na różnorodne okoliczności występujące w życiu gospodarczym w zakresie wskazanego zagadnienia.

– Tytułem doprecyzowania należy wskazać, że w zależności od charakteru prowadzonej działalności również takie wykorzystanie może być wielowymiarowe. Dlatego udzielana odpowiedź ma charakter ogólny i nie stanowi potwierdzenia prawidłowości rozliczania kosztów uzyskania przychodów w konkretnym stanie faktycznym – zaznaczyła Aleksandra Grygierczyk, rzecznik prasowa kierująca Wieloosobowym Stanowiskiem Komunikacji (KWP), Krajowa Informacja Skarbowa (KIS). – Zasady ustalania kosztów uzyskania przychodów są uregulowane w ustawie z 26 lipca 1991 r. o podatku dochodowym od osób fizycznych, zwanej dalej „ustawą PIT". Na gruncie ustawy PIT za koszty uzyskania przychodów uważa się koszty poniesione w celu osiągnięcia przychodów lub zachowania albo zabezpieczenia źródła przychodów, z wyjątkiem kosztów wymienionych w art. 23 ustawy PIT (art. 22 ust. 1 ustawy PIT). Aby zatem wydatek mógł być uznany za koszt uzyskania przychodów, winien, w myśl art. 22 ust. 1 ustawy PIT, spełniać łącznie kilka warunków.

Owych rygorów jest 6. Koniecznym warunkiem dokumentującym wydatek podatnika jest pokrycie kwoty z jego zasobów majątkowych (kosztów uzyskania przychodów podatnika nie stanowią wydatki, które zostały poniesione na działalność podatnika przez osoby inne niż podatnik). I jest definitywny (rzeczywisty), a więc wartość poniesionego wydatku nie została podatnikowi w jakikolwiek sposób zwrócona. Musi to być wydatek celowy, więc pozostający w związku z prowadzoną działalnością i poniesiony został w celu uzyskania, zachowania lub zabezpieczenia przychodów lub taki, który może mieć wpływ na wielkość osiągniętych przychodów. Poza tym wydatek został właściwie udokumentowany i nie może znajdować się w grupie wydatków, których zgodnie z art. 23 ust. 1 ustawy nie uważa się za koszty uzyskania przychodów.

– Należy przy tym podkreślić, że obowiązek jednoznacznego wykazania związku przyczynowo-skutkowego między poniesionym wydatkiem a przychodem uzyskanym z działalności, zachowaniem albo zabezpieczeniem źródła tego przychodu – każdorazowo spoczywa na podatniku. Kosztami uzyskania przychodów są więc wszelkie racjonalnie i gospodarczo uzasadnione wydatki związane z działalnością gospodarczą, których celem jest osiągnięcie, zabezpieczenie lub zachowanie źródła przychodów. Zatem podatnik

eprasa.pl 1369c23fce

nie każde koszty może rozliczyć w prowadzonej działalności gospodarczej – wyjaśnia rzecznik KIS.

Każdą sytuację (wydatek) należy rozpatrywać odrębnie, uwzględniając wszelkie okoliczności, które wpływają na prowadzoną przez podatnika działalność gospodarczą.

Okoliczności te są najlepiej znane podatnikowi, dlatego w sytuacji ujęcia wydatku jako kosztu ciężar dowodowy obarcza podatnika, który powinien wykazać, że spełnił ku temu przesłanki. Dlaczego to tak istotne? U jednego podatnika dany wydatek będzie mógł stanowić koszt uzyskania przychodu, a u innego takim nie będzie.

Wśród fanów caravaningu znajdziemy i takich, którzy chętnie zdecydowaliby się na „życie w drodze", porzucając nawet na bardzo długi czas miejsce stałego zameldowania. Jak jednak podróżować z dziećmi w wieku szkolnym, skoro te muszą wywiązywać się z obowiązku szkolnego. A gdyby tak nasza prywatna szkoła była mobilna, tak samo jak domy na kołach, a my bylibyśmy nauczycielami swych pociech? Od wejścia przepisów o pracy zdalnej caravaning może świetnie promować równowagę między życiem zawodowym a prywatnym, oraz wspomagać zdrowie fizyczne i psychiczne

Samochód osobowy w ustawie PIT

Co zatem z pojazdami typu kamper i przyczepa kempingowa, które służą w działalności gospodarczej? Istotna z punktu widzenia tej sytuacji będzie m.in. ocena, czy wydatki związane z tymi pojazdami nie znajdują się w katalogu wydatków wyłączonych z kosztów podatkowych określonych w art. 23 ust. 1 ustawy PIT.

– Katalog wydatków wyłączonych z kategorii kosztów podatkowych na podstawie powołanego przepisu ma charakter zamknięty. Zatem w powołanej sprawie kluczowa będzie odpowiedź na pytanie, czy dany pojazd stanowi samochód osobowy w rozumieniu ustawy PIT – tłumaczy rzecznik KIS.

I tu dodajmy, że zgodnie z definicją zawartą w art. 5a pkt 19a ustawy PIT, ilekroć w ustawie jest mowa o samochodzie osobowym: „oznacza to pojazd samochodowy w rozumieniu przepisów o ruchu drogowym o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony, konstrukcyjnie przeznaczony do przewozu nie więcej niż 9 osób łącznie z kierowcą". Odstępstw od tego jest sporo, np. z wyjątkiem: a) pojazdu samochodowego mającego jeden rząd siedzeń, który oddzielony jest od części przeznaczonej do przewozu ładunków ścianą lub trwałą przegrodą: klasyfikowanego na podstawie przepisów o ruchu drogowym do podrodzaju: wielozadaniowy, van lub z otwartą częścią przeznaczoną do przewozu ładunków; b) pojazdu samochodowego, który posiada kabinę kierowcy z jednym rzędem siedzeń i nadwozie przeznaczone do przewozu ładunków jako konstrukcyjnie oddzielne elementy pojazdu, c) pojazdu specjalnego.

Przykład z Azji. NOMADPro Canter ma wspierać nowy styl pracy zdalnej, promując głębokie zanurzenie w naturze. Mobilne biuro i jednocześnie kamper dla cybernomadów bazuje na lekkiej ciężarówce (dmc 3,5 t)

Tradycyjny model pracy vs. niezależność od lokalizacji

Zapotrzebowanie na elastyczne środowiska pracy będzie szybko rosło. Wyniki Future of Work Reports 2021 pokazują, że 2/3 pracowników, którzy mogą pracować w domu, z zadowoleniem przyjęłoby rozwiązanie hybrydowe. Badania przeprowadzone przez niemieckie ubezpieczenie zdrowotne DAK w 2020 r. wykazały, że 56% osób uważa, że wydajniej pracuje w domu niż w biurze. Trend w kierunku mobilnych rozwiązań pracy został również potwierdzony w badaniu przeprowadzonym niedawno przez markę Sunlight: 76% z 430 zapytanych osób stwierdziło, że pracuje przynajmniej częściowo zdalnie – w porównaniu do 45% przed pandemią.

eprasa.pl 1369c23fce

eprasa.pl 1369c23fce

CO POŻERA PRĄD W KAMPERZE? O NIEPOHAMOWANYM APETYCIE RÓŻNYCH URZĄDZEŃ

Z tym całym prądem to jest tak, że niby w caravaningu uciekamy przed normalnym życiem, jednak niekoniecznie chętnie pozbywamy się wszelkich zdobyczy cywilizacji podnoszących komfort naszego bytowania podczas wypoczynku. Niewielu ogranicza towarzyszące instrumentarium do minimum, chyba że mamy do czynienia z minimalistą, a prawda jest taka, że niezauważenie obrastamy w urządzenia elektryczne.

Bez kawy wielu nie wyobraża sobie startu dnia; można przyrządzać ją w elektrycznym ekspresie, ale równie popularnym sposobem jest przygotowywanie naparu w ciśnieniowej kawiarce

eprasa.pl 1369c23fce

Manuela Warzybok

Cała nasza cywilizacja prądem stoi, a nie wiadomo, czy za 20 lat i same kampery nie będą na baterie. Póki co do przemieszczania się między miejscówkami nieustannie służą nam paliwa kopalne, ale nie znaczy to, że nie korzystamy z prądu. Bardzo miło strzelić sobie kawkę z ekspresu lub napić się chłodnego napoju. Ten i ów nie pogardzi meczykiem w TV, a do zimnego piwka całkiem nieźle pasuje upieczona w piekarniku zapiekanka. I tak amper do ampera się zbiera.

Jak te wszystkie potwory nakarmić? Najprościej zajechać na kemping z porządnym zasilaniem, wbić kły wtyczki w tętnicę gniazdka, najlepiej minimum 10 A, i wtedy można się wykazać. Aktualnie przebywam na jednym z najbardziej znanych kempingów w okolicy Wenecji i powiem wam, że ludzie nie mają umiaru. Regularnej wielkości lodówki – bynajmniej niekempingowe – lub duże klimatyzatory w przedsionkach to całkiem częsty widok. Patrzę na to trochę ze zdumieniem, trochę z rozbawieniem i zastanawiam się, co tu się wyprawia.

Rozpasanie energetyczne ulega drastycznemu ograniczeniu, gdy musimy być samowystarczalni. Zaczynamy wtedy kombinować ze zwiększeniem pojemności akumulatorów i montowaniem paneli fotowoltaicznych. Większa ilość prądu nie do końca rozwiązuje wszystkie problemy, bowiem sporo naszych urządzeń do uruchomienia potrzebuje też sporej mocy. Do tego, jeżeli są zasilane prądem zmiennym, wymagają odpowiednio mocnej przetwornicy lub dodatkowej stacji zasilającej.

Co pożera zasoby i czy są alternatywy?

Bezspornie niezbędnym urządzeniem na pokładzie kampera lub przyczepy jest lodówka. Bezpieczne przechowywanie żywności jest konieczne i nie ma w tym żadnej fanaberii, dopóki lodówka nie okazuje się dwuskrzydłowym klocem z kostkarką do lodu. Najpopularniejsze używane w caravaningu to albo te będące częścią fabrycznej zabudowy lub wolnostojące, kupowane osobno. Te pierwsze potrafią być uniwersalne, mogą być zasilane prądem stałym, zmiennym lub gazem – do wyboru do koloru, w zależności od tego, do jakich zasobów mamy dostęp. Co więcej, mogą automatycznie przełączać się między źródłami energii.

Lodówki przenośne, wolnostojące, najczęściej kompresorowe, zwykle mają zasilanie AC/DC. Najpopularniejsze są te w rozmiarach 30-50 l i charakteryzują się niewielkim poborem mocy, rzędu 50-60 W. Zdecydowana większość to urządzenia nowoczesne, posiadające ochronę przed wydrenowaniem baterii. Lodówka rozpoznaje spadające napięcie akumulatora i w pewnym momencie sama się wyłącza. Trudno mówić o alternatywie dla tego urządzenia – chwilowo można ją zastąpić zmrożonymi wkładami i torbą termiczną, ale to rozwiązanie na góra kilkanaście godzin.

Skoro jesteśmy przy przechowywaniu jedzenia, przejdźmy do jego obróbki termicznej. Kuchenki elektryczne to rzadko spotykany widok w pojazdach kempingowych z tej prostej przyczyny, że potrzebują naprawdę wysokiej mocy, by działać. Jedna z moich znajomych kupiła przyczepę z kuchenką indukcyjną i bardzo szybko okazało się, że to rozwiązanie nie ma racji bytu w caravaningu. Większość osób gotuje na gazie, mimo to na pokładzie kamperów znajdziemy coraz więcej opiekaczy, tosterów i piekarników elektrycznych. Zwykle są to urządzenia na 230 V, często zabrane po prostu z domu. Ich moc znamionowa jest na tyle wysoka, że wymagają zewnętrznego źródła zasilania w postaci przyłącza energetycznego lub porządnej przetwornicy. Jeżeli stoimy na dziko i takiego zaplecza nie mamy ani nie dysponujemy stacją zasilającą, możemy poszukać opiekaczy lub piekarników gazowych. Można w nich przygotować zaskakująco dużo smacznych potraw, a nawet upiec ciasto.

eprasa.pl 1369c23fce

Łyk napoju albo dwa

Skoro mamy już co zjeść, pora przejść do napojów. Te bardziej wyskokowe siedzą już w lodówce, pogadajmy więc o kawie i herbacie. Z tą drugą sprawa jest prosta. Czajniki dzielą się na gazowe i elektryczne, te drugie wymagają sporej mocy, więc w terenie wygrywają klasyczne, stawiane na palniku. Kawa to za to temat rzeka, bo na scenę wkracza cała armia ekspresów: przelewowe i ciśnieniowe, na kapsułki, kolbowe lub automatyczne. Niestety, kawusia z ekspresu to znów poważne odejście prądu. Zwykły miniprzelewak potrzebuje do szczęścia mocy minimum 300 W, wszystkie ciśnieniowe to kilkukrotnie większe zapotrzebowanie na waty. Istnieje za to segment rynku przeznaczony dla zasilania 12 V, w którym znajdziemy urządzenia dedykowane caravaningowcom lub kierowcom samochodów ciężarowych, acz są to ekspresy przelewowe. Jeden z producentów elektronarzędzi pokusił się nawet o wypuszczenie na rynek wersji akumulatorowej, współpracującej z bateriami od wkrętarek tej firmy. Kawa z ekspresu ciśnieniowego na 12 V chyba jeszcze musi poczekać.

Dobra nowina dla kawoszy jest taka, że istnieje sporo alternatywnych metod przygotowywania tego pożądanego o poranku naparu bez użycia prądu. Dla fanów bardzo małej i bardzo czarnej optymalnym rozwiązaniem jest klasyczna, włoska metoda przygotowywania espresso – w kawiarce. Kawiarka jest mała, poręczna i przygotuje kawę na każdym ogniu. Dla miłośników większej kawy, zwanej u nas, nie do końca zgodnie z prawdą, kawą po turecku, wystarczy tak jak w przypadku herbaty sam czajnik. Zalewamy i czekamy, aż opadną fusy. Istnieje też bezprądowa wersja ekspresu przelewowego – tak zwany drip, czyli stożkowaty lejek, w którym umieszczamy papierowy filtr, a całość stawiamy na naczyniu docelowym i zalewamy gorącą wodą (w czym znów pomoże nam stary, poczciwy czajnik). Dobrą kawę na lato możemy przygotować również za pomocą zimnej wody. Ciężko to nazywać zaparzaniem, ale metoda zwana cold brew ma coraz więcej zwolenników i nie dzieje się tak bez przyczyny.

Perfekcyjna pani domu

Po posiłku czeka nas zmywanie, a ciepła woda to kolejna dawka energii, często pozyskiwanej z gazu, choć niekoniecznie. Akurat podgrzewanie wody energią elektryczną jest raczej rzadziej spotykaną opcją. Na szczęście zmywarek za często w kamperach nie widać, przynajmniej na naszym kontynencie. Pranie również odbywa się zwykle przy użyciu infrastruktury zewnętrznej, choć kto szukał, zapewne zetknął się z silikonową pseudopralką zasilaną przez USB. To naprawdę przerost formy nad treścią, nie idźmy tą drogą. Bardziej przemawia do mnie patent Tony'ego Halika, który telepiąc się po bezdrożach Amazonii, miał do swego jeepa przymocowaną dużą puszkę z wodą i detergentem, w której razem z autem telepało się pranie. Genialne w swej prostocie i skuteczne. Urządzeniem, które bezdyskusyjnie przydaje się w utrzymaniu porządku w przestrzeni mieszkalnej, jest odkurzacz. Na rynku znajdziemy zatrzęsienie najróżniejszych odkurzaczy: przewodowych i bez, na prąd zmienny i stały, tycich, małych i większych. Ba, pojawiły się wśród nich nawet takie do pracy na mokro! Odkurzacz da się oczywiście zastąpić zmiotką, ale efekty takiego sprzątania mogą nie być zbyt spektakularne. W niedużym kampervanie szczotka wystarczy, jednak w wielkiej przyczepie trzeba się już trochę namachać. Odkurzacze samochodowe są poręczne i praktyczne. Łatwiej nimi manewrować na niewielkiej przestrzeni i wysprzątać zakamarki. Silniki tych małych pomocników nie mają powalającej mocy, zwykle jest to od kilku do kilkunastu watów, najczęściej są to też urządzenia akumulatorowe. Nie zużywają więc zawrotnych ilości energii. W ich wypadku możemy mówić co najwyżej o „posiorbywaniu" prądu niż o konkretnej konsumpcji.

Też żrą i się nie wstydzą

Urządzenia zużywające prąd można by wymieniać jeszcze długo. Jeżdżą z nami czasem suszarki do włosów, prostownice, najróżniejszy zasilany akumulatorowo sprzęt elektroniczny, drony, kamerki, laptopy, rzutniki, sprzęt audio, zabawki, telefony i tak dalej – lista zdaje się nie mieć końca. Wśród nich mamy prawdziwe żarłoki i malutkie podjadki. Mimo to lista dalej nie jest pełna. W naszych pojazdach kryją się jeszcze duchy łakomczuchy – urządzenia niewidoczne na co dzień, ale korzystające z prądu przez cały czas. Mowa tu o systemach alarmowych, regulatorach napięcia oraz innej elektronice sterującej i monitorującej „funkcje życiowe" naszego lokum. Wszystko, co ma jakikolwiek wyświetlacz lub diodę, pobiera prąd. Mało, ale ziarnko do ziarnka i akumulator leży. Ogrzewanie postojowe również potrafi zużywać elektryczność, tak jest np. z Webasto, choć głównie zużywa paliwo płynne, jego praca wymaga też poboru energii z akumulatora.

Czy to prawdziwy caravaning?

Podsumowując nasz i tak zapewne niepełny przegląd, widać jak na dłoni, że na co dzień nie zastanawiamy się

eprasa.pl 1369c23fce

nawet, jak wiele urządzeń na prąd posiadamy i ile one go właściwie zużywają. Dopóki jeździmy na kempingi, więcej zmartwienia przysparza nam pytanie, ile te przydasie ważą i czy czasem toster wraz z indukcją nie nadwyrężają naszego dmc. Ewentualnie, czy na kempingu będzie dość słupków z prądem, zapewniających wystarczające zasilanie. Zaczynamy to wszystko przeliczać dopiero, gdy zaplecza brak. Jeżeli nie posiadamy dodatkowych pokładów energii w postaci stacji zasilającej lub instalacji z panelami solarnymi, powinniśmy używać naszych ograniczonych zasobów rozważnie i z umiarem, by nie obudzić się pewnego poranka z rozładowanym akumulatorem czy komórką w środku niczego. Warto też po prostu zastanowić się, czy w caravaningu naprawdę chodzi o to, by wozić ze sobą cały dom? Gdzie kończy się potrzeba, a zaczyna przesada? A gdzieś pomiędzy nimi jest jeszcze komfort, bo przecież też nie chodzi o to, by nagle na wyjeździe zacząć się umartwiać i ograniczać za wszelką cenę. Złoty środek każdy musi wyznaczyć sobie sam.

Ile prądu konsumują?

Dane na temat ilości energii, którą zużyje konkretne urządzenie, są umieszczone na tabliczce znamionowej w postaci informacji o mocy urządzenia. Aby obliczyć, ile energii elektrycznej wykorzysta do pracy, np. klimatyzator, musimy jego moc, wyrażoną w kilowatach, pomnożyć przez czas pracy, wyrażony w godzinach. Wynikiem będzie wartość energii w kilowatogodzinach.

ZUŻYCIE ENERGII = MOC × CZAS

- Grill ..... maks. 2300 W
- Termowentylator ..... 1000-2000 W
- Klimatyzator ..... 1200 W
- Czajnik ..... 200-2000 W
- Toster/opiekacz ..... 700 W
- Ekspres do kawy ..... 170 W
- Laptop (ładowarka) ..... 50 W
- TV ..... 16 W
- Telefon (ładowarka) ..... 15 W

W zestawieniu podano orientacyjne i uśrednione wartości mocy spotykane w urządzeniach dostępnych na rynku.

Tymi urządzeniami AGD warto się zainteresować

Bojler gazowo-elektryczny Trauma BGE10; **ACK**

Lodówka kompresorowa Thetford 141L N4141E; **ACK**

Klimatyzator Dometic Freshjet 2200; **ACK**

Lodówka przenośna Dometic CFX3 45 40L; **Elcamp**

Telewizor Berger Camping LED 24″ Smart; **ACK**

Ekspres do kawy Dometic Perfectcoffe MC052 12V; **Elcamp**

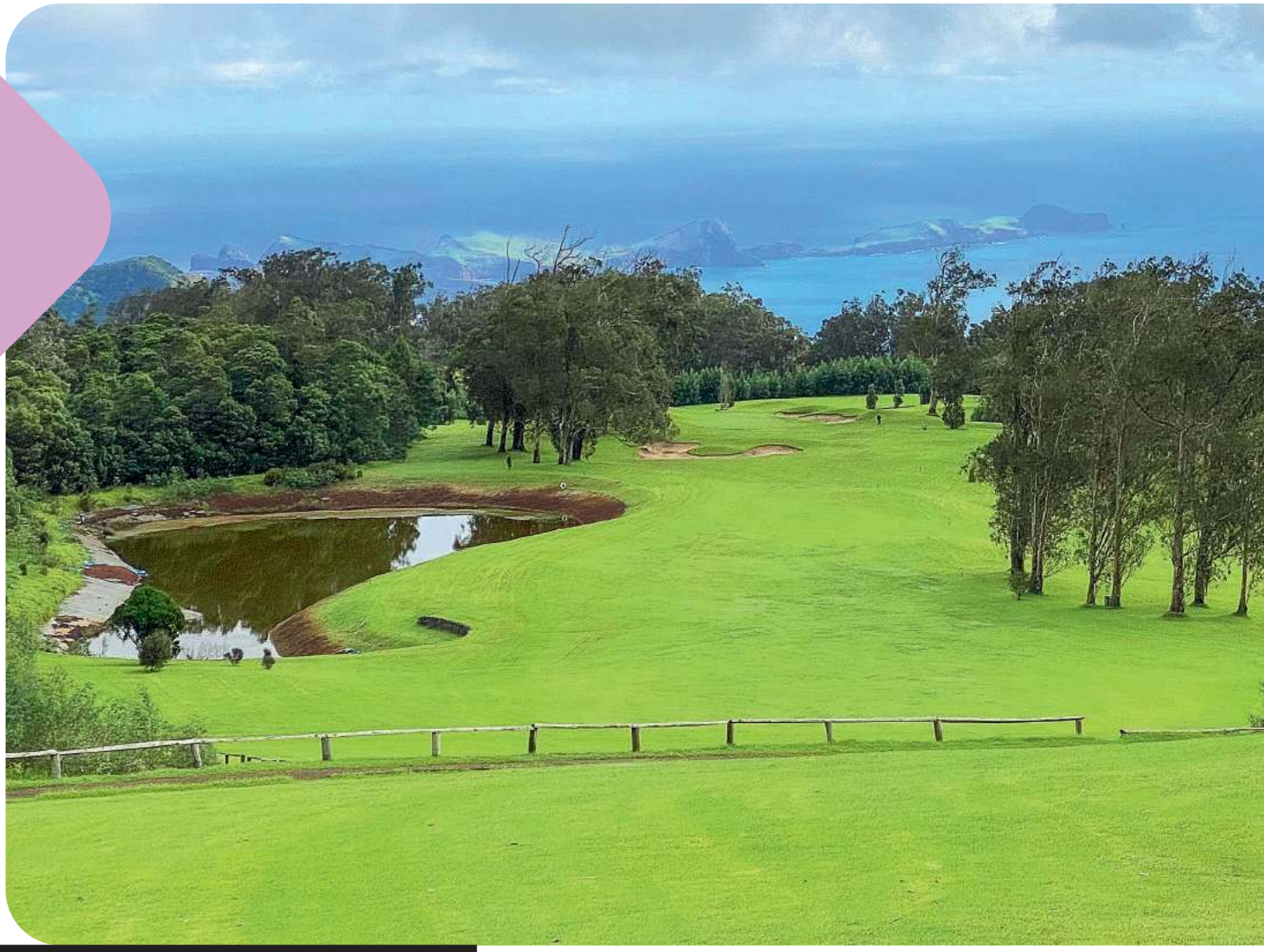
Czajnik elektryczny Dometic Perfect Kitchen MCK750; **Elcamp**

Grill elektryczny Cadac E-Braai 40 petrol; **WCC**

Pompka elektryczna Dometic Gale 12V; **WCC**

Odkurzacz akumulatorowy Makita DCL282FZ Makita; **WCC**

eprasa.pl 1369c23fce



KAMPEREM NA POLE

Cz. 2
Golf jest dla każdego

eprasa.pl 1369c23fce

Paweł Eilmes

Golf to zdrowie

Zawsze lubiłem aktywność fizyczną, choć z determinacją, jak u większości, bywało różnie. Rower, koszykówka, narty, czasem trochę siłowni, liznąłem też nieco tenisa. Generalnie bardzo lubię ruch, ale z wiekiem i postępującym „zastojem mięśniowym" dyscypliny wymagające dużej dynamiki czy obciążeń stawów stały się bardziej kontuzjogenne, przez co coraz mniej mnie interesowały. Gdy pojawił się golf, odkryłem, że to aktywność w sam raz dla mnie. W trakcie rundy mamy do pokonania ok. 10-12 km. Na początku kariery chodzimy nawet więcej, a to z uwagi na „zygzakowaty" sposób gry oraz konieczność przemierzania na polu dodatkowych kilometrów w poszukiwaniu piłeczek, które przez to granie zygzakiem bez przerwy gubią się gdzieś w krzakach i wysokiej trawie. Dodatkowo grając pełną 18-dołkową rundę, wykonujemy 70-150 uderzeń (w zależności od umiejętności gracza). Biorąc pod uwagę, że przed każdym uderzeniem wykonujemy 2-4 tzw. próbne zamachy, w trakcie gry możemy wykonać 750 swingów[6] (zamachów kijem). Ten 4-5-godzinny spacer z ciągłym wymachiwaniem kijem potrafi solidnie dać w kość. Po 18-dołkowej rundzie jestem naprawdę zmęczony, ale to przyjemne zmęczenie.

Spacerowanie na świeżym powietrzu w otoczeniu zieleni jest po prostu zdrowe. Nie obciąża stawów i nie naraża nas na kontuzje, tak jak chociażby bieganie. Pamiętajmy jednak zawsze o dobrej rozgrzewce przed rundą lub treningiem na driving range[7]. Dobre rozgrzanie potrzebnych partii mięśni i aktywowanie stawów zmniejsza ryzyko kontuzji, poprawia też komfort i jakość gry, szczególnie na początku rundy.

Golf zadba także o mózg. Granie w niego wymaga ciągłej koncentracji, precyzji oraz synchronizacji wielu elementów, takich jak ruch, równowaga, celność, wyczucie odległości itp. W ten sposób zmuszamy nasz mózg do ciągłej pracy i analizy, które są dla niego po prostu dobre. Ponadto golf świetnie wpływa także na „mental". Z jednej strony zieleń pól uspokaja i pozwala oderwać się od rzeczywistości czy codziennych spraw, z drugiej zaś chęć grania wymusza panowanie nad emocjami. Co prawda sama gra może wywoływać złość i frustrację, kiedy nie możemy trafić w piłeczkę lub posyłamy ją dokładnie tam, gdzie nie chcielibyśmy, żeby poleciała, na przykład do pobliskiego stawu czy w krzaki. Jednak czyste trafienie i widok piłki szybującej 40 m nad ziemią na odległość, jaką założyliśmy, wynagradza wszystko z nawiązką. Golf to ciągłe zmagania z samym sobą – naszą koncentracją, myślami. To także zdrowy ruch i wytchnienie od codzienności, możliwość zresetowania głowy.

[6] Swing – zamach kijem golfowym. Podstawowa umiejętność gracza. Wypracowanie właściwego i skutecznego swingu wymaga wielu godzin treningu.

[7] Driving range – tzw. strzelnica golfowa. Miejsce do trenowania uderzeń od 50 do 250 m. Zazwyczaj znajdują się przy polach golfowych, czasem w parkach lub innych obiektach niegolfowych można spotkać taką strzelnicę, na którą zawsze można wyskoczyć na godzinkę czy dwie nawet zaraz po pracy.

eprasa.pl 1369c23fce

Rywalizacja

Jeśli lubicie rywalizację, golf zapewni wam mnóstwo wrażeń. Co ciekawe, dzięki systemowi handicapowemu, o którym już wspomniałem, możecie rywalizować w turniejach lub grach towarzyskich z graczami na wyższym poziomie. W skrócie i pewnym uproszczeniu działa to tak, że od rzeczywistego wyniku gracza (tzw. wyniku brutto) odejmuje się jego handicap (liczbę dodatkowych uderzeń przysługujących graczowi na danym poziomie umiejętności), otrzymując tzw. wynik netto. Gracz lepiej grający ma niższy handicap, więc od jego rzeczywistego wyniku odejmuje się mniejszą liczbę uderzeń niż u gracza z niższym poziomem umiejętności. Choć prawdopodobnie zakończy rundę z mniejszą liczbą uderzeń, to po odjęciu jego handicapu i unettowieniu wyniku może okazać się, że będziecie mogli wygrać z lepiej grającym golfistą. Handicap jest systemem obowiązującym na całym świecie, gdziekolwiek więc nie zagracie, zasady obliczenia waszego wyniku netto będą takie same. Nie musicie też martwić się obliczaniem aktualnego handicapu. Zrobi to za was system elektroniczny prowadzony przez Polski Związek Golfa, a wy będziecie mogli w każdej chwili sprawdzić go na waszym telefonie w dedykowanej aplikacji. Aplikacja ta policzy również wasz wynik netto z rozegranej rundy.

Na każdym polu golfowym co roku rozgrywanych jest ok. 20-30 turniejów, a w całej Polsce jest ich łącznie kilkaset. Są ligi dla pań i panów, dla juniorów i seniorów, rozgrywki klubowe, regionalne, krajowe, a nawet międzynarodowe. Polski Związek Golfa prowadzi także krajowy ranking amatorów. Najambitniejsi będą mogli zmierzyć się nawet w polskich eliminacjach do Międzynarodowych Mistrzostw Świata Amatorów (WAGC), których zwycięzcy wyjeżdżają na finały światowe rozgrywane zazwyczaj w egzotycznych zakątkach naszego globu.

Do wyboru do koloru. Jeśli będziecie chcieli, możecie podejść do golfa amatorskiego wyłącznie w sposób sportowy i rywalizacyjny, podnosząc swoją pozycję w rankingach. Najbardziej zacięci i obdarzani talentem będą mogli przejść na zawodowstwo, otwierające drzwi do wielkiego golfa i ogromnych pieniędzy, ale to temat na zupełnie inną historię.

Wcale nie tak drogo...

Skoro poruszyliśmy już temat pieniędzy, nie sposób nie wspomnieć, ile kosztuje ten cały golf. I tu kolejna niespodzianka! Okazuje się, że mit o dyscyplinie

eprasa.pl 1369c23fce

wyłącznie dla bogaczy również jest nieprawdziwy. Golf na pewno jest tańszy od niektórych dyscyplin znacznie bardziej popularnych w naszym społeczeństwie, takich jak chociażby narciarstwo czy tenis. Patrząc nawet na obecne ceny rowerów, na których przecież jeździ każdy, okazuje się, że na porządny sprzęt wydamy dużo więcej niż na granie w golfa.

Podstawowy zestaw kijów dla początkującego gracza wraz z torbą, który z powodzeniem wystarczy na 2-3 lata, kosztuje ok 1500-2000 zł. Ręczny wózek do wożenia torby to wydatek od 500 do 1500 zł, choć ten nie jest niezbędny, bo mniejsze torby można po prostu nosić lub wypożyczyć wózek na polu. Jeszcze tylko zakup piłeczek i możemy śmiało ruszać na pole golfowe lub na driving range. Na początku sugeruję kupowanie piłek używanych, tzw. lake balls[8], za ok. 2 zł za sztukę. Na starcie przygody z golfem będziecie potrzebować ich sporo. Na strój do golfa nie musicie wydawać zbyt dużo pieniędzy, a jest wielce prawdopodobne, że jak dobrze przejrzycie szafę, nie będziecie musieli nic kupować. Nieco więcej na temat ubioru golfisty znajdziecie w kolejnym akapicie.

Mając już sprzęt, możecie udać się na pierwszy trening na driving range. Koszyk piłek (30-40 sztuk) kosztuje 10-20 zł. Jest to jedyna opłata, jaką musicie uiścić, za trenowanie na strzelnicy. Na trening z powodzeniem wystarczą 2-3 koszyki piłek. Tak naprawdę do trenowania może posłużyć duży trawnik. Zdarzało mi się trenować w parku lub na łące. Przyznać jednak muszę, że nie polecam tej formy, a to z uwagi na bezpieczeństwo spacerujących. Przydomowy trawnik bywa również niezłym miejscem do trenowania krótkich uderzeń, tzw. chipów i puttów.

Kiedy już uznacie, że jesteście gotowi pójść na pole golfowe, w tygodniu za pojedynczą grę na 9-dołkowym zapłacicie 50-150 zł i odpowiednio 100-200 zł na 18 dołkach. W weekend ceny są zazwyczaj o ok. 50% wyższe. Widełki cenowe zależą przede wszystkim od jakości pola, na którym gracie. Pola tańsze są nieco gorzej utrzymane, pozbawione dużej infrastruktury hotelowo-gastronomicznej i położone dalej od miast. Najdroższe będą te przy dużych aglomeracjach, zapewniające wyśmienite wyżywienie i bazę hotelową oraz utrzymujące zieleń na najwyższym możliwym poziomie. Jeśli ten sport się wam spodoba, warto pomyśleć o wykupieniu tzw. rocznego prawa do gry na polu, na które macie najbliżej. A jeśli jest ich kilka, to na tym, które najbardziej się podoba lub z jakiegoś innego powodu najbardziej odpowiada. Takie członkostwo w zależności od pola kosztuje 3000-6000 zł i upoważnia do nielimitowanej gry przez cały rok. Rok grania na wybranym polu kosztuje więc mniej lub tyle samo co tygodniowy wyjazd na narty. Sami oceńcie, czy to drogi sport.

Dress code

Czasy ortodoksyjnych zasad dotyczących ubioru golfowego minęły bezpowrotnie, mniej więcej wtedy, kiedy w tenisie przestały obowiązywać jedynie słuszne białe spodenki i spódniczki oraz białe koszulki. Dziś ubiór golfisty ma być przede wszystkim wygodny i funkcjonalny, choć kilka zasad, których po prostu nie wypada naruszać, jeszcze się ostało. W golfa nie gramy w dżinsach ani tak zwanych dresach. Wystarczą spodnie lub krótkie spodenki z paskiem lub nawet spodnie trekkingowe, a dla pań spódniczki typu tenisowego lub po prostu leginsy. Koszulka powinna być z kołnierzykiem typu polo. Nie gramy w zwykłych t-shirtach. Elegancko jest mieć koszulkę włożoną w spodnie lub spódniczkę. Ważnym elementem są buty do golfa, choć wcale nie muszą być stricte golfowe. Te kosztują 200-800 zł, ale w zupełności wystarczą buty sportowe bez gładkiej podeszwy. Chodzi o bezpieczeństwo gracza, ograniczenie ryzyka poślizgnięcia się na polu. Osobiście bardzo często używam zwykłych butów do biegania przełajowego. Nie będziecie także potrzebować kaszkietu. Nakrycie głowy ma wyłącznie wymiar praktyczny. Daszek bejsbolówki lub innej czapeczki bardzo przyda się w upalne słoneczne dni. W chłodniejsze sprawdzą się rozpinana bluza, bezrękawnik lub lekka puchowa kurtka. Nie możemy zapomnieć również o pojedynczej rękawiczce, która jest nieodzownym atrybutem golfisty. Noszenie jej ma walor wyłącznie praktyczny, gwarantuje pewniejszy chwyt kija. Jednak jeśli chcecie, bez rękawiczki też możecie grać, choć moim zdaniem lepiej taką posiadać. Gracze praworęczni noszą lewą rękawiczkę, a leworęczni prawą.
Zasadniczo strój golfowy wygląda tak jak w każdym innym sporcie, wzorów i kolorów jest tyle co projektantów i użytkowników. Pamiętając o podstawowych zasadach, które opisałem, na pewno będziecie czuli się swobodnie wśród innych golfistów.

Zasady gry

Cel gry w golfa jest bardzo prosty – trafić jak najmniejszą liczbą uderzeń do dołka, a ściślej mówiąc: do 18 dołków. Jednak reguł jest w tej grze całkiem sporo, a wynikają one przede wszystkim z konieczności uregulowania zasad i zachowań graczy w różnych sytuacjach w trakcie gry na różnych polach golfowych,

[8] Lake balls – używane piłeczki golfowe. Gracze często gubią piłki w trakcie gry. Giną w gęstej trawie, krzakach lub licznych stawach i jeziorkach (stąd ich nazwa). Obsługa pola w trakcie prac pielęgnacyjnych je zbiera, potem możecie je kupić w recepcji pola lub bezpośrednio od greenkiperów (pracowników utrzymujących tereny zielone).

eprasa.pl 1369c23fce

a każde z nich, jak już wspomniałem, jest inne i niepowtarzalne. Takich sytuacji jest naprawdę sporo. Są zasady dotyczące rozpoczęcia dołka, kolejności grania, zasady na wypadek, kiedy piłka wpadnie do wody lub do bunkra[9]; kiedy nie znajdziemy zagranej przez nas piłki, kiedy piłka wyleci poza obszar pola na tzw. out lub znajduje się w miejscu, z którego nie da się jej zagrać. Są zasady na wypadek, kiedy piłkę porwie ptak czy inne zwierzę lub zderzy się z piłką innego gracza. Mógłbym jeszcze długo wyliczać sytuacje opisane regułami golfowymi. Postaram się je przybliżać w kolejnych artykułach z cyklu „Golf jest dla każdego", a tym razem skoncentruję na zasadach bezpieczeństwa.

Musicie pamiętać, że choć jest to przyjemny sport rekreacyjny, twarda jak kamień piłeczka golfowa leci z prędkością nawet 200 km/h, a rozpędzona stalowa główka kija pędzi z nie mniejszą. Uderzenie kogoś kijem golfowym lub trafienie piłką może mieć bardzo przykre konsekwencje, których, stosując się do poniższych zasad, można uniknąć. Pamiętajcie zatem, zaczynając przygodę z golfem lub choćby tylko odwiedzając pole golfowe z czystej ciekawości, aby:

- Nie wychodzić przed linię strzału. Przypadkowo źle uderzona piłka potrafi polecieć w bok nawet pod kątem 90° w stosunku do zamierzonej linii strzału. Zawsze stawajcie za graczem uderzającym piłkę.
- Zachowajcie bezpieczny dystans – min. 4-5 m od gracza uderzającego piłkę. Główka kija golfowego porusza się nawet w odległości 2,5 m od osi gracza.
- Jeśli uderzona przez was piłka leci w stronę innych ludzi lub w niewiadomym kierunku, krzyczcie głośno „fooor". To ostrzenie znane przez wszystkich golfistów, oznaczające zagrożenie ze strony nadlatującej piłki. Ten okrzyk pozwoli innym zwiększyć czujność, a w skrajnej sytuacji zasłonić się.
- Przechodząc przez dołek, na którym nie gracie, zwracajcie uwagę, czy nie grają na nim jacyś gracze. W razie potrzeby poczekajcie, aż uderzą swoje piłki.

Mam nadzieję, że ten artykuł nieco odczarował wasze wyobrażenie o golfie i spowodował, że zajrzycie na jakieś pole golfowe, żeby przekonać się, jak jest naprawdę. Może nawet spróbujecie tej pięknej dyscypliny. Pamiętajcie tylko o jednym: golf potrafi wciągnąć.

[9] Bunkier – obszar pola wypełniony piaskiem.

eprasa.pl 1369c23fce

FajnyKamper.pl

Atrakcyjne oferty
na sierpień i wrzesień!

PROFESJONALNA WYPOŻYCZALNIA
KAMPERÓW NA POMORZU

FajnyKamper.pl • ul. 30-go Stycznia 38, 83-110 Tczew
tel. +48 792 185 285 • e-mail: biuro@fajnykamper.pl

POLSKA KARMANN Mobil

Jedź Tam, Gdzie Chcesz i Kiedy Chcesz

GROUP ACK
samochody i przyczepy kempingowe

ODKRYJ CAŁĄ GAMĘ MODELI NA
WWW.KAMPERY.ACK.COM.PL

ACK Group • 47-225 Kędzierzyn-Koźle • Zwycięstwa 11
Sprzedaż • kampery@ack.com.pl • +48 601 409 938 • +48 601 075 228
Serwis • serwis@ack.com.pl • +48 663 624 634 • +48 663 999 677

EURA MOBIL POLSKA
POLSKA SAWIKO
POLSKA benimar
POLSKA Sterckeman
POLSKA KARMANN Mobil

W CO BY TU ZAGRAĆ?

GRY I ZABAWY Z NAJMŁODSZYMI

„W co się bawić? W co się bawić" – śpiewał nieodżałowany Wojciech Młynarski; dziś jest to jedno z najczęściej wpisywanych w Google haseł. Wklepują je zdesperowani rodzice pociech w każdym wieku, szukający alternatyw dla godzin spędzanych przed ekranem.

eprasa.pl 1369c23fce

Manuela Warzybok

Niestety, czasy mamy takie, że często jedyna kontuzja sportowa zagrażająca naszym dzieciom to zwyrodnienie stawów kciuka od scrollowania internetu. Ewentualnie wada wzroku nabyta podczas wpatrywania się w świecący na niebiesko ekran. Nie dotyczy to tylko dzieci, my, dorośli, nie jesteśmy lepsi. Niestety, często sami dajemy ten mało chwalebny przykład naszym pociechom, nie odrywając wzroku od komórek. Problem wcale nie rozwiązuje się po wyjeździe na kemping czy biwak. Po pierwszej euforii związanej z patykami, szyszkami, babraniem się w wodzie i wypadami na rowerze, wcześniej czy później usłyszymy zdanie, na dźwięk którego cierpnie skóra: „mamo, nudzi mi się..."

Jakie mamy sposoby?

Jeżeli cechuje nas wysoka odporność na marudzenie potomstwa, możemy poczekać, aż nuda przejdzie w kreatywność i dzieci same sobie coś wymyślą. Jeżeli jednak ich wyobraźnia działa powoli, a nasza cierpliwość biega na niebezpiecznie krótkiej smyczy, możemy podrzucić parę pomysłów, żeby gagatki szybciej zniknęły nam z oczu.
Dużo więcej opcji mamy, gdy dopisuje pogoda i aktywności mogą odbywać się na świeżym powietrzu. Sprawa komplikuje się, kiedy leje. Tu od razu w uszach słyszymy inny szlagier: *W czasie deszczu dzieci się nudzą*. Rysuje nam się zatem wyraźny podział na zabawy na zewnątrz i te, które możemy zaaranżować w kamperze czy przyczepie. Te drugie są zawsze większym wyzwaniem, więc od nich zaczniemy.

Najprostsze czasoumilacze

Jak wiadomo, nasze mobilne domy nie są demonami przestrzeni, więc trzeba postawić na minimalizm. Aczkolwiek patrząc na niektóre przedsionki, odnosi się wrażenie, że stół do ping-ponga by się zmieścił. Najpopularniejsza analogowa rozrywka grupowa to gry karciane i takie, do których wystarczą kartka i ołówek. Mamy w tej grupie państwa-miasta, statki, kalambury czy najprostsze kółko i krzyżyk lub kropki. Są też zabawy niewymagające nawet kartki, tj. pomidor i głuchy telefon, te bawią niezmiennie tak samo od dziesiątków lat. Warto pogrzebać w odmętach własnej pamięci, w końcu za naszych czasów tabletów nie było, a jakoś przeżyliśmy deszczowe wakacyjne dni. Stare, analogowe zabawy często są dla dzieci bardzo odkrywcze.
Z pomocą przychodzą nam też producenci gier i łamigłówek logicznych. Odkryli oni bowiem, że powstało zapotrzebowanie na gry wygodne do zabrania w podróż, i zaczęli ochoczo wypełniać tę lukę.
Gierki podróżne zachwycają mnogością pomysłów i kieszonkowym rozmiarem. Klasyczne gry planszowe sprawdzają się super, jednak zapakowane są zwykle w mało poręczne pudła i zawierają mnóstwo drobnych, łatwych do zgubienia elementów. Maleńkie gry spakowane w poręczne pudełka mieszczące się dosłownie w kieszeni są świetną alternatywą dla klasycznych gier karcianych. Zwłaszcza gdy nasze pociechy są jeszcze za małe na gry w karty.
Podróżne zestawy zainteresują wszystkich znudzonych od lat 3 wzwyż. Znajdziemy wśród nich zarówno łamigłówki i układanki logiczne do samodzielnego rozwiązywania, jak i rozrywki dla większych grup. Zaletą części z nich jest to, że cechują się różnym stopniem zaawansowania, więc równie mocno wciągają zarówno maluchy, jak i ich rodziców. I ten kompaktowy rozmiar. W miejsce pudełka standardowej wielkości planszówki zmieścimy kilkanaście gierek podróżnych! Po licznych testach na własnych dzieciach stwierdzam, że ta opcja ma same zalety.

Tryb ruchowy start!

Gdy aura sprzyja, wachlarz możliwości rozkłada się szeroko. Przy ładnej pogodzie można robić wszystko, a siedzenie na tyłku nie ma żadnego uzasadnienia. Trzeba zwiedzać, jeździć na rowerze, a tak bardziej stacjonarnie wykorzystać wszystko, co podsuwają nam wyobraźnia, doświadczenie lub aktualna moda, bo ta też ma tu coś do powiedzenia. Kończyny w ruch!

eprasa.pl 1369c23fce

Pakiet gotowy na wakacje; w ofercie wydawnictwa Egmont znajdziemy specjalną serię „Gry do plecaka"; to edycje gier, które znakomicie sprawdzą się podczas podróżowania kamperem

Czy Kubb, czyli popularnie szachy Wikingów, ma coś wspólnego z krykietem?

Zacznijmy od tych zabaw ruchowych, które wymagają minimum lub żadnego instrumentarium. W tym najbardziej dostępnym zbiorze znajdzie się szereg zabaw znanych z dzieciństwa nam, naszym rodzicom, a nawet dziadkom. Kempingi, jak mało która przestrzeń, doskonale nadają się do zabaw w berka lub chowanego. Akcesoriów nie wymagają też wszelkiego rodzaju zabawy z czasów naszych dziadków: kółka graniaste, liski wkoło drogi, raz dwa trzy, baba Jaga patrzy, gąski do domu, ciuciubabka, ulijanka i tak dalej. Warto odkurzyć pamięć lub podpytać starsze osoby, bo to kopalnia nieskomplikowanych i zupełnie darmowych rozrywek ruchowych dla naszych dzieci. My, dorośli, również możemy się do nich przyłączyć, choćby w duchu hygge, slow life i innych modnych filozofii, jeżeli czynnik integracyjny to za mało, by wyciągnąć nas zza stolika z piwem. Przechodząc do zabaw włączających akcesoria, zacznijmy od królowej zabawek, czyli piłki. Piłkę można kopać i rzucać, nawet jeżeli nie mamy pod ręką bramek i kosza. Gdy ekipa jest liczniejsza, warto wyciągnąć z lamusa gry w dwa ognie, zbijaka, kolory czy piłka parzy. To doskonałe zabawy, wymagające ruchu, sprytu, a czasem też taktyki. Nieustająco fajne są dla dzieci gry w chłopka i w klasy – niby nic, a cieszy tak jak 50 lat temu. Kawałek kredy i zabawa na całego gotowa. Kreda także potrafi zająć dzieci na długo, jeżeli tylko mają kawałek twardego podłoża, który mogą przyozdobić.

Klasyczne zabawy

Idąc tropem klasyków, przechodzimy gładko do zabaw ruchowych przy życiu paletek. Paletki zaczynają przechodzić mały renesans, a to dzięki Idze Świątek. Niech nas jednak nie ogranicza brak kortów na każdym kempingu, mamy jeszcze badmintona i różne wariacje na jego temat. Poza opcją klasyczną, zwaną również kometką, w sklepach znajdziemy różne jego mutacje, łącznie z łapaniem kosmatej piłeczki na paletki z rzepami. Piłeczkowo – rakietkowych gier i ich odmian jest tu tyle, że zabrakłoby miejsca, by je wszystkie zaprezentować, z pewnością każdy znajdzie coś dostosowanego do swojego wieku i sprawności.

W zabawach ruchowych pojawiają się też najróżniejsze mody. Aktualnie w wielkim stylu wraca szał na grę w gumę. Za moich czasów wymagało to „pożyczenia" od rodzicielki gumy do gaci przewidzianej dla całej rodziny, co zapewniało dodatkowe emocje. Dziś można kupić bajeranckie lineczki we wszystkich kolorach tęczy, ale skakanie i skuchy są takie same. Dość niemrawo adaptują się u nas boule, czyli rzucanie sześcioma ciężkimi piłkami w drewnianą kuleczkę, zwaną prosiaczkiem. Gra szalenie popularna za granicą, zwłaszcza w krajach francuskojęzycznych, gdzie grają w nią z upodobaniem również seniorzy, a specjalne piaszczyste tory do jej uprawiania znajdziemy w każdym parku – u nas jakoś nie może się przebić.

Przy Kubb nie można się nudzić

Dla odmiany absolutnym hitem wszystkich zagranicznych kempingów, który szturmem podbija również nasze rodzime pola, jest Kubb, zwany także szachami Wikingów. Jestem absolutną fanką tej gry i zarażam nią wszystkich na mojej drodze, może więc i was, drodzy czytelnicy, zarażę tą formą rozrywki. A ta jest przednia.

eprasa.pl 1369c23fce

Kartka i długopis, a zabawy wystarczy nawet na kilkadziesiąt minut, albo i dłużej

Szybka partyjka Ubongo w ramach odpoczynku

Abalone – logika, strategia, będziecie zaskoczeni, jak szybko dzieciaki zrozumieją reguły tej gry

Figury tej gry to spore drewniane klocki, które rozstawiamy na dość dużej powierzchni, np. 5 × 7 m. Można grać we 2 osoby, można drużynowo – liczba graczy jest niemalże dowolna. Warto, by w tajniki i zasady wprowadził nas ktoś doświadczony, bo reguł jest sporo i początkowo wydają się skomplikowane. To im właśnie zawdzięczamy możliwość taktycznych knowań i zagrywek, czyniących partie tak długimi i zawziętymi. Poza głową na karku w cenie są koordynacja ruchowa i celne oko. Kubb wywołuje ogromne emocje zarówno u graczy, jak i u kibiców, a okrzyki i emocje przyciągają gapiów, którzy zachwyceni zwykle sami szybko ulegają skandynawskiemu drewnianemu szaleństwu. Jedyną wadą tej gry jest jej rozmiar. Figury to 21 sporych drewnianych klocków, mieszczących się w standardowej wielkości bawełnianej torbie na zakupy. Wydaje się, że to mało „kamperowy" rozmiar, jednak jest to na tyle ciekawa i wciągająca gra dla całej rodziny, że nawet w naszej małej californii wygospodarowaliśmy dla niej miejsce. Ruszyć trzeba nie tylko ręką i nogą, ale też głową.

Jeszcze więcej ruchu

Celność i koordynacja to podstawa różnych gier terenowych, których pełno w sklepach: magnetyczne i klasyczne rzutki, ringo, plastikowe kręgle. Wystarczy się rozejrzeć, by znaleźć duży wybór zabaw, które zmodyfikują nasz zasiedziały tryb życia. Poza niewątpliwą wartością rekreacyjną zabawy drużynowe mają również walory więziotwórcze i społeczne, uczą przestrzegania reguł i pracy drużynowej. Z kolei rozrywki na deszczowe dni świetnie rozwijają kreatywność i ćwiczą mózg.

Warto na stałe włączyć do naszego wakacyjnego repertuaru wspólne gry i zabawy, niezależnie od pogody. Tak jak według Szwedów nie ma złej pogody, są tylko nieodpowiednie ubrania, tak naszą odpowiedzią na nudę może być świetnie spędzony, jakościowy czas z rodziną lub przyjaciółmi. Niech to nie będzie tylko wspólne biesiadowanie. Pokażmy naszym dzieciom, że świat ma do zaoferowania inne rozrywki niż wyłącznie siedzenie ze smartfonem w dłoni. Parafrazując mistrza Młynarskiego, którego słowa rozpoczynają ten przegląd lekarstw na nudę: Ruszmy swoje...!

eprasa.pl 1369c23fce

EGMONT PROPONUJE

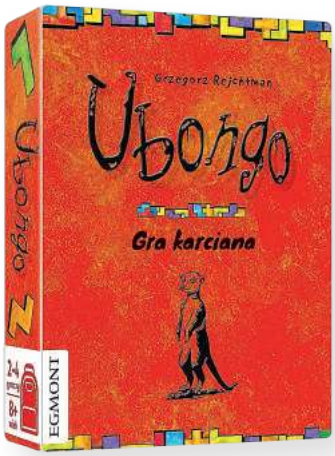
Odwiedź sekcję gier na stronie internetowej wydawnictwa Egmont, aby zobaczyć więcej propozycji dla dzieci i dorosłych

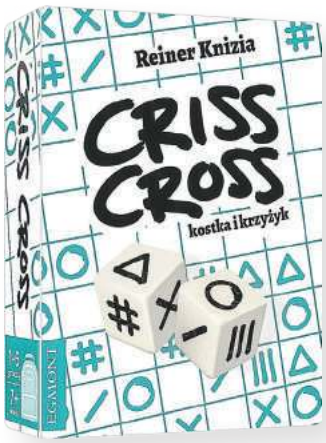
PĘDZĄCE ŻÓŁWIE

pozycja obowiązkowa dla rodziców przedszkolaków. Większość dzieci doskonale zna ją z placówek edukacyjnych w wersji pełnowymiarowej, nie ma więc nawet potrzeby tłumaczenia, o co chodzi. Żółwie ganiają, skaczą po skorupach; emocje wyścigowe, wypieki na buziach! Udział rodziców wręcz zbędny, dzieci bawią się doskonale bez pomocy, chociaż i dorosłych ta gra potrafi pochłonąć bez reszty. Zasady rozumieją również młodsi gracze, niż sugeruje to pudełko, czyli wiek 6+.

UBONGO

to wyższe wcielenie domina w wersji karcianej, dużo bardziej wymagające. Refleks i spostrzegawczość to podstawowe cechy predestynujące do zwycięstwa. Gra początkowo nie wydaje się tak pasjonująca, jaką okazuje się w rzeczywistości – w końcu to wyścig, kto pierwszy dopasuje do siebie elementy układanki, a z każdą rundą poziom trudności rośnie!





CRISS CROSS

choć wygląda jak skrzyżowanie kółka i krzyżyka ze statkami, mamy tu jeszcze kości. Te trzy elementy tworzą niezwykle wybuchową mieszankę, bowiem spryt i taktyka nie wystarczą, by pokonać konkurencję – należy mieć jeszcze szczęście w rzucaniu kośćmi. Trzeba się solidnie nakombinować, żeby wycisnąć z pól na planszy maksimum punktów, a emocje przy rzutach sprawiają, że nikt się nie nudzi!

eprasa.pl 1369c23fce

REBEL PROPONUJE

Aby poznać więcej gier i zabaw proponowanych przez firmę Rebel, odwiedź stronę internetową

ABALONE

to fascynująca gra, w której proste zasady łączą się z niezliczoną mnogością możliwości, a do tego... kontaktem z fantastycznie wykonanymi elementami! Na czym to polega? Dwóch graczy zasiada do sześciokątnej planszy z wgłębieniami, w której umieszcza się po 14 białych i 14 czarnych kul. Gracze na przemian popychają swoje kule tak, aby ostatecznie wypchnąć poza planszę.

MORDERCZE KREWETKI

są nową grą twórców Eksplodujących Kotków - oferują szaloną zabawę, w której walczymy o to, kto jako pierwszy zbierze 10 kart na swoim stosie punktowania. W tym celu będziemy starali się zbierać zestawy w odpowiednich kolorach, dorzucając nowe karty do swojego akwarium lub kradnąc je przeciwnikom. Niestety nigdy nie możemy być pewni, jaką kartę odkryjemy w swojej turze.

LATAJĄCE BURRITO

to połączenie dynamicznej karcianki z koszmarem z czasów szkolnych – grą w zbijaka. Naszym zadaniem jest zbieranie zestawów kart, zanim zrobią to przeciwnicy, przy jednoczesnym unikaniu nadlatującego zewsząd piankowego burrito. Gdy zbierasz zestawy – zdobywasz punkty. Gdy oberwiesz burrito – tracisz je. A przecież wszyscy chcemy mieć ich jak najwięcej!

eprasa.pl 1369c23fce

POCZĄTKI Z PRZYCZEPĄ KEMPINGOWĄ

Cz. 3 – jazda autostradą

Na przestrzeni ostatniego dwudziestolecia w naszym kraju przybyło autostrad, dzięki którym komfortem podróżowania zbliżyliśmy się do Europy Zachodniej. Dla turystów caravaningowych to także wartość dodana, bowiem skrócił się czas i upłynnił przejazd na wielu ważnych odcinkach. Kłopot jedynie w tym, że jeśli nie zmieni się trend, za kolejnych 20 lat autostrady będą wypełnione „pod korek" ciężarówkami, zatem uczmy się bezpiecznie korzystać z tych dóbr.

Marcin Turko

Prędkość i płynność jazdy

Jadąc autostradą z przyczepą kempingową, należy mieć świadomość obowiązujących w danym kraju przepisów i przestrzegać ograniczeń prędkości. Czy nam się to podoba, czy nie, w Polsce jest to maksymalnie 80 km/h. I na tym można by ten akapit zakończyć, ale warto poruszyć także inną kwestię. Wyjeżdżając zestawem pierwszy raz w podróż autostradą, jadąc przepisowo, szybko zorientujecie się, że nie jest łatwo być niemal non stop wyprzedzanym. Znaczna liczba caravaningowców porusza się nieco szybciej, aby „zrównać" prędkość z ciężarówkami, których kierowcy podlegają tym samym przepisom, ale jadą szybciej.

Absolutnie, zwłaszcza początkujących kierowców – caravaningowców do tego nie namawiam i przestrzegam, ponieważ chcąc uczestniczyć w tym „konwoju", trzeba dodać około 15% dozwolonej prędkości. Przepis jest jasny i klarowny, a za nadmierną prędkość odpowiada kierujący. To pewnego rodzaju paradoks, że łamiąc przepis, jedzie się płynniej, co może mieć przełożenie na bezpieczeństwo. Może doczekamy czasów, kiedy naszym ustawodawcom zaszczepi się znane z Niemiec tempo 100? To jednak temat na odrębną publikację.

Niełatwe wyprzedzanie

Podczas tego manewru należy mieć oczy dookoła głowy, myśleć oraz przewidywać za siebie i wyprzedzającego. Kiedy jesteśmy wyprzedzani przez samochód ciężarowy lub autobus, zachodzi łatwo odczuwalne zjawisko przyciągania naszego zestawu do wyprzedającego. Należy wtedy starać się trzymać jak najbliżej prawej krawędzi pasa ruchu, aby to zminimalizować. Może się zdarzyć, że utracicie kilka km/h w prędkości poruszania się.

Codziennością na polskich drogach jest sytuacja, podczas której wyprzedzający kierowca ciężarówki ostatkami sił wraca na prawy pas niemal przed waszą maską. Odstęp należy jak najszybciej skorygować, aby pozostawał bezpieczny. Gdy jesteście zmuszeni do wyprzedzania własnym zestawem, należy to wykonać sprawnie, nie robiąc innym uczestnikom ruchu podobnych niespodzianek.

Stawiającym pierwsze kroki w caravaningu polecam spokojną i płynną jazdę. Gdy się człowiek spieszy, to się diabeł cieszy. Jedziecie odpocząć, róbcie to bez pośpiechu.

eprasa.pl 1369c23fce

W takich miejscach parkuje się najwygodniej, choć nie wszędzie jest to dozwolone, spokojne i bezpieczne

Tak oznakowanych miejsc jest jak na lekarstwo. Często są kiepsko zorganizowane, zbyt ciasne lub zajęte niezgodnie z przeznaczeniem

Miejsce do zaparkowania zestawem z przyczepą kempingową na jednym z parkingów przy nowej drodze S5. Pas o szerokości 230 cm to kpina z użytkowników!

Ważna sygnalizacja

Z przyczepą jedziemy zdecydowanie wolniej niż pozostali użytkownicy autostrady, dlatego podczas włączania się do ruchu, zmiany pasa czy jakichkolwiek innych manewrów pamiętajmy to tym, aby z dużo większym wyprzedzeniem i dłużej sygnalizować ten zamiar kierunkowskazem.

Ostrożność zawsze i wszędzie

Należy pamiętać, że droga hamowania samochodu z przyczepą jest dłuższa niż podczas jazdy solo. Jadąc autostradą, należy zachować odpowiedni dystans od poprzedzającego pojazdu, nie wykonywać nerwowych ruchów kierownicą. Warto też mieć tak ustawione lusterka dodatkowe, aby w maksymalnie możliwy sposób kontrolować przyczepę, żeby w porę zareagować np. podczas zauważenia spadku ciśnienia w jej kole.

Wiatr nie sprzyja

Powiewy wiatru podczas prowadzenia samochodu z przyczepą nie są sprzymierzeńcem kierującego. Jeśli przez dłuższy czas poruszamy się pod wiatr, skutki zapewne odczujemy w trakcie tankowania. Fizyki oszukać się nie da, samochód z przyczepą pokonujący większe opory powietrza pochłonie nieco więcej paliwa. Większe skupienie i wagę podczas jazdy powinno się przyłożyć przy wietrze wiejącym z boku. Zwłaszcza jego porywy mogą być niebezpieczne. Przyczepa kempingowa to znacznej powierzchni ściana działająca prawie jak żagiel. Podróżując podczas wietrznej pogody, należy obserwować jej zachowanie, aby nie doszło do destabilizacji toru jazdy. Na uderzenia wiatru trzeba być przygotowanym także w sytuacji, gdy kończy się ściana ekranów dźwiękochłonnych lub podczas manewru wyprzedzania. Najwyższą ostrożność w takich warunkach pogodowych należy zachować podczas przejazdu przez mosty i wiadukty. W przypadku gdy dojdzie do utraty stabilności toru jazdy, nie wolno panikować. W takich momentach często sprawdza się już zdjęcie nogi z gazu czy delikatne hamowanie. Wszelkie gwałtowne manewry włącznie z rozpędzaniem zestawu mogą tylko pogorszyć sytuację.

Odpoczynek jest najważniejszy

Jazda z przyczepą, zwłaszcza na autostradzie, prędzej czy później zmorzy najtwardszego. Zachowajcie zdrowy rozsądek i w sytuacji, gdy organizm wysyła pierwsze sygnały zmęczenia, bezwzględnie zatrzymajcie samochód w najbliższym stosownym miejscu, aby się zregenerować. Czasem wystarczy kilkanaście minut na świeżym powietrzu, kawa, posiłek i można jechać dalej. Nie zapominajcie, że na haku macie swój dom!
W razie konieczności można nawet się przespać, ale by móc zaliczyć drzemkę lub sen podczas postoju nocnego, warto znaleźć odpowiednie ku temu miejsce, przede wszystkim bezpieczne. Na popularnych MOP-ach są takie możliwości, ale warto obserwować oznakowanie. Coraz częściej widoczny jest twardy podział i oznakowanie miejsc przeznaczonych dla każdej formy transportu. Najczęściej będziemy spać w alejce między ciężarówkami, ale tu też warto rozpoznać, czy w sąsiedztwie np. nie stoi chłodnia, której warczący agregat nie pozwoli komfortowo odpocząć. Na rozsądnie zaplanowane miejsca parkingowe na autostradach, oznakowane tabliczką T-23e przyjdzie nam jeszcze poczekać. One teoretycznie są, ale ich skromna liczba, często przypadkowe usytuowanie i rozmiary pozostawiają wiele do życzenia.

Wiele lat czekaliśmy na rozbudowę sieci autostrad i dróg ekspresowych w naszym kraju. Teraz je mamy, zatem korzystajmy z tego dobra w sposób wygodny dla każdego i przede wszystkim bezpieczny.

Znak D-18 z tabliczką T-23e na parkingach, nie tylko autostradowych, wyznacza miejsce do zaparkowania naszego zestawu

eprasa.pl 1369c23fce

DZIEŃ DOBRY **PO ILE PRĄD?**

Energia elektryczna jest nieodłącznym elementem turystyki caravaningowej. Stawiający pierwsze kroki w tej formie podróżowania bardzo często zadają pytania dotyczące zakupu i wyboru sprzętu, który spełni swoją rolę w chwili, gdy trzeba pojazd podłączyć do gniazda zasilającego na kempingu. Ceny energii i sposoby rozliczania to również temat, który niemal zawsze wywołuje kontrowersje.

Marcin Turko

Najczęściej spotykanym sposobem rozliczania klientów za energię na kempingach jest opłata ryczałtowa za dobę. Z uwagi na spory rozrzut cenowy (w Polsce 15-45 zł i 2-8 euro w innych krajach Europy) ta forma ma swoich zwolenników i przeciwników, rzecz jasna – w zależności od ceny. Mając doświadczenie z funkcjonującego kempingu, można z pełną świadomością stwierdzić, że są klienci, którym energia za 15 zł wystarczy na 3-4 dni, ale są też tacy, do których zarządca kempingu dołoży, mimo iż pobiera najwyższą wspomnianą stawkę – 45 zł za dobę. Kolejnym sposobem poboru opłaty za zużytą energię jest indywidualny licznik. Zużycie jest w tym przypadku słowem kluczowym, bowiem będąc na kempingu, który na parcelach posiada indywidualne liczniki, będziemy rozliczeni tylko za wykorzystaną energię.

Trudno ocenić, jaka forma będzie bardziej opłacalna dla klienta, ponieważ stawki za kWh na kempingach rozliczających wg wskazań licznika są różne, najczęściej wyższe niż rzeczywisty koszt, jakim zarządca obiektu obciążany jest przez dostawcę. Gdy wziąć pod uwagę to, że energię na kempingu pochłania np. oświetlenie, sprzęt w sanitariatach, nic dziwnego, że trzeba dołożyć cegiełkę do kosztów, które każdy klient generuje, np. korzystając z ciepłej wody, telewizora w świetlicy czy basenu. Złotego środka nie ma i zapewne nigdy nie będzie. Jedno jest pewne – wielu turystów przy pierwszym podłączeniu do indywidualnego licznika jest zaskoczonych, gdy okazuje się, że w ciągu 2 dób pobytu zużyli np. 25 kWh energii elektrycznej. Przychodzi wtedy refleksja i pojawia się pytanie: co zużywa aż tyle energii?

Są także kempingi, w których cenniku nie ma słowa o prądzie. Nie ma się co łudzić, że energia jest tam za darmo. Z pewnością opłata pobytowa jest odpowiednio skalkulowana, aby pokrywała te koszty.

Co pobiera aż tyle energii?

Użytkując kampera lub przyczepę kempingową, trzeba mieć świadomość mocy urządzeń zainstalowanych na pokładzie. Dzięki temu chwil zaskoczenia będzie mniej. Wiedza przydaje się też, gdy obsługa recepcji spyta, jakie wolimy przyłącze: 6 A czy 16 A, które różnią się nie tylko ceną, ale przede wszystkim wydajnością. Warto więc przyjrzeć się tabliczkom znamionowym urządzeń lub instrukcjom obsługi, aby naprawdę znać własne potrzeby. Z urządzeń mających znaczącą moc można wymienić klimatyzacje pobierające od 1200 do nawet 2400 W, lodówki absorpcyjne (110-150 W), bojler do wody (300 W) oraz wiele urządzeń pracujących chwilowo, takich jak czajniki do wody, ekspresy do kawy. Na przykład jeżeli w jednej chwili pracować będą: klimatyzacja, bojler do wody i niewielkiej mocy czajnik bezprzewodowy, mające moc odpowiednio 1500 W, 300 W i 700 W, to nasze zapotrzebowanie będzie na poziomie min. 2500 W, co przy napięciu 230 V daje natężenie prądu rzędu 11 A. Nie powinniśmy być zatem zaskoczeni, gdy bezpiecznik na słupku przyłączeniowym,

eprasa.pl 1369c23fce

mający wartość 6 czy nawet 10 A, będzie wybijał. Warto to wiedzieć, zwłaszcza będąc na kempingu, gdzie pobiera się opłatę dodatkową za ponowne włączenie energii po wybiciu zabezpieczenia.

Przedłużacze, przejściówki

Nie zawsze przyłącze energii elektrycznej znajduje się w miejscu postoju przy samym pojeździe. Trzeba być przygotowanym na podpięcie się do słupka oddalonego nawet o kilkanaście metrów. Posiadanie przedłużacza o długości 30 m nie będzie więc przesadą. Z pewnością przyda się nie raz. Dobry przedłużacz do zastosowań caravaningowych powinien być w gumowej izolacji, oznaczony H07RN-F i mieć 3 żyły o przekroju 2,5 mm². Będzie gruby, ale odporny mechanicznie, ponadto ma niższą rezystancję, co ma znaczenie w tak długich odcinkach przewodów. Zbyt mały przekrój przewodów przedłużacza powoduje, że z powodu większej rezystancji spada napięcie w odbiornikach energii elektrycznej, a przewód zaczyna się nagrzewać. Przedłużacz do kampera lub przyczepy z jednej strony powinien posiadać wtyk żeński CEE (fot. 1) wpinany w gniazdo CEE przyczepy lub kampera. Na jego drugim końcu powinna znajdować się solidna wtyczka z uziemieniem, np. Shuko (fot. 2). Można też wykorzystać przedłużacze z gniazdami na bębnie (fot. 3), ale w tym przypadku konieczny będzie dodatkowy łącznik między bębnem a pojazdem. Wystarczy, że będzie miał np. 150 cm długości (fot. 4). Adapter CEE/Shuko (fot. 5) przyda się, gdy na kempingu występują tylko gniazda w standardzie CEE. Dzięki niemu wepniemy się przedłużaczem z tradycyjnym wtykiem. Zdecydowanie częściej spotkacie je za granicą, ale coraz więcej obiektów w Polsce wyposaża swoje przyłącza w typowe caravaningowe gniazda CEE.

Środki ostrożności

Korzystając z przedłużacza na bębnie, należy go każdorazowo rozwinąć. Niestety, to rzadki widok na kempingach, ale dobrze wiedzieć, że nawinięty na bęben kabel tworzy cewkę indukcyjną, która powoduje, że przy znacznym poborze prądu grzeje się i może spowodować uszkodzenie, zwarcie, a nawet pożar. Jakiekolwiek uszkodzenia izolacji przewodu dyskwalifikują go do momentu naprawienia. Niedopuszczalne jest, choć tym razem to częsty widok, używanie do zasilania kampera lub przyczepy przedłużaczy dwużyłowych, przeznaczonych do prac w ogrodzie. Kusi tylko cena, ale z uwagi na mizerną izolację, mały przekrój żył i brak uziemienia nie powinno się z nich korzystać do tego celu.

Pamiętajmy też o zabezpieczeniu wszystkich łączeń leżących na ziemi, tym bardziej gdy jest mokro (fot. 6). Woda i energia elektryczna to para, która może powodować zagrożenie życia. Podłączając nasze pojazdy do sieci, pamiętajmy o zdrowym rozsądku.

Kalkulator pomocny w wyborze zabezpieczenia przyłącza na kempingu

W ÷ V = A

gdzie:

W – moc urządzeń w watach
V – napięcie w woltach
A – natężenie w amperach

Przykłady:

2500 W ÷ 230 V = 10, 86 A
– konieczne zabezpieczenie przyłącza 16 A

1600 W ÷ 230 V = 6,95 A
– konieczne zabezpieczenie przyłącza 10 A

Fot. 1. – Wtyczki przyłączeniowe CEE do gniazda w pojeździe. Prosta lub kątowa

Fot. 2. – Na dobrej jakości wtyczce nie warto oszczędzać

Fot. 3. – Popularna i wygodna forma transportu przedłużacza na bębnie

Fot. 4. – Łącznik adapter CEE/Shuko do przedłużacza z gniazdami na bębnie

Fot. 5. – Adapter jest konieczny, gdy nasz przedłużacz ma tradycyjną wtyczkę, a na kempingu dostępne są gniazda CEE

Fot. 6. – Osłona przeciwdeszczowa na złącze elektryczne

Słupek z przyłączami elektrycznymi CEE na włoskim kempingu. W jednym z gniazd widać wpiętą przejściówkę – adapter na klasyczną wtyczkę 230 V

Słupek z dwoma przyłączami elektrycznymi CEE i jednym tradycyjnym

eprasa.pl 1369c23fce

PRAKTYCZNY PRZEWODNIK PO **AKCYZIE NA KAMPERA**

Nowelizacja ustawy o podatku akcyzowym, która weszła w życie 1 lipca 2021 r., wprowadziła istotne zmiany dla osób sprowadzających z zagranicy do Polski pojazdy dostawcze, które następnie przerabiane są na kampery. Dotyczą one zarówno przedsiębiorców, jak i osób prywatnych. Aby prawidłowo przeprowadzić cały proces, należy dopełnić szeregu formalności.

Nowelizacja ustawy o podatku akcyzowym weszła w życie 1 lipca 2021 r. Od tej daty opodatkowaniu akcyzą podlega także dokonanie w samochodzie innym niż osobowy (a więc np. ciężarowym), zarejestrowanym w Polsce, zmian konstrukcyjnych, które spowodowały zmianę jego rodzaju na samochód osobowy.

Akcyza od „przeróbki" na kampera, czyli od czego?

Co do zasady opodatkowaniu akcyzą podlega sprowadzenie z zagranicy (zarówno z UE, jak i spoza UE) wyłącznie samochodów osobowych. Sprowadzając do Polski pojazdy ciężarowe (np. dostawcze z jednym rzędem siedzeń), akcyzy nie zapłacimy. Ta kwestia się nie zmieniła. Nowelizacja z 2021 r. „uszczelniła" jednak system opodatkowania. Jeśli sprowadzony pojazd zarejestrujemy w wydziale komunikacji jako ciężarowy, a następnie przerobimy go na kampera, będziemy obowiązani zapłacić akcyzę właśnie od tej „przeróbki", ponieważ skutkuje ona „wyprodukowaniem" samochodu osobowego. Kamper jest na gruncie akcyzy przyporządkowany do kodu CN 8703, czyli (upraszczając) tego, w ramach którego klasyfikujemy auta osobowe. Finalnie, niezależnie od tego, czy sprowadzimy z zagranicy do Polski kamper (traktowany jako osobowy), czy też kupimy samochód dostawczy (klasyfikowany na gruncie akcyzy jako CN 8704) i już po jego zarejestrowaniu w Polsce dokonamy zmian konstrukcyjnych, skutkujących powstaniem kampera, w obu przypadkach będziemy obowiązani zapłacić akcyzę.

Co do zasady wskazane „przeróbki", dokonane przed 1 lipca 2021 r., nie podlegają akcyzie, choć może zdarzyć się wyjątek. Gdyby przebudowa na kamper została wykonana we własnym zakresie i nie została ujawniona w dowodzie rejestracyjnym, a właściciel nie posiada dowodów, że dokonano jej przed 1 lipca 2021 r., istnieje ryzyko, że organ podatkowy może uznać, że nie jest w stanie ustalić dnia dokonania zmiany konstrukcyjnej (dnia powstania obowiązku podatkowego w akcyzie), stwierdzić to w toku podejmowanych przez siebie czynności (a więc już po 1 lipca 2021 r.) i wezwać do zapłaty akcyzy.

Przebudowa we własnym zakresie a zlecenie przebudowy – kto płaci akcyzę?

Akcyzę od „przeróbki" jest obowiązany zapłacić ten, kto dokonuje zmiany konstrukcyjnej samochodu ciężarowego na kamper. Dokonując przebudowy we własnym zakresie, stajemy się podatnikiem akcyzy. Także w sytuacji, gdy zlecimy dokonanie takiej przebudowy wyspecjalizowanej firmie, to również my, jako właściciele „przerabianego" samochodu, będziemy uznani za podmiot dokonujący przeróbki, a zatem za obowiązanego do zapłaty akcyzy. Istotne jest bowiem to, kto jest właścicielem pojazdu w momencie dokonywania „przeróbki", a nie to, kto faktycznie jej dokonuje.

eprasa.pl 1369c23fce

Jak obliczyć akcyzę?

Aby obliczyć akcyzę z tytułu dokonania „przeróbek" na kamper, w pierwszej kolejności należy ustalić średnią wartość rynkową powstałego pojazdu na rynku krajowym i pomniejszyć ją o kwotę podatku VAT oraz akcyzy. Tak ustalona kwota stanowi podstawę opodatkowania. Następnie kwotę tę należy pomnożyć przez stawkę podatku, która jest zależna od pojemności silnika: w przypadku pojemności do 2000 cm³ jest to 3,1% podstawy opodatkowania, a powyżej 2000 cm³ – 18,6%.

Inaczej będzie w odniesieniu do pojazdów, które są już sprowadzane z zagranicy jako kampery i nie są w nich dokonywane przeróbki. Wówczas podstawą opodatkowania będzie kwota, jaką podatnik jest obowiązany zapłacić za samochód osobowy, a więc wartość wynikająca z umowy i/lub faktury. Jeśli zaś przeróbka zostanie dokonana w pojeździe ciężarowym jeszcze przed jego rejestracją w Polsce, transakcję będzie trzeba opodatkować akcyzą w ramach pierwszej sprzedaży na terytorium kraju samochodu osobowego niezarejestrowanego, wyprodukowanego w PL (taka „przeróbka" niezarejestrowanego samochodu będzie traktowana jak wyprodukowanie w Polsce samochodu osobowego, więc akcyza będzie należna od tej sprzedaży, a nie od dokonania zmiany konstrukcyjnej). Podstawą opodatkowania w takim przypadku będzie kwota należna z tytułu sprzedaży tego przerobionego kampera, pomniejszona o VAT i akcyzę. Stawki podatku potrzebne do obliczenia akcyzy, którą będzie należało zapłacić, będą identyczne jak w przypadku przeróbki pojazdu ciężarowego już zarejestrowanego w Polsce (także uzależnione od pojemności silnika).

Średnia wartość rynkowa

Zgodnie z ustawą akcyzową średnia wartość rynkowa jest „ustalana na podstawie notowanej na rynku krajowym w dniu powstania obowiązku podatkowego średniej ceny zarejestrowanego na terytorium kraju samochodu osobowego tej samej marki, tego samego modelu, rocznika oraz – jeżeli jest to możliwe do ustalenia – z tym samym wyposażeniem i o przybliżonym stanie technicznym co samochód osobowy" powstały w wyniku dokonanych zmian konstrukcyjnych, które spowodowały powstanie samochodu osobowego (kampera).

Organy podatkowe w celu ustalenia tej wartości posługują się aplikacjami, np. Eurotax czy Info-Ekspert. Można jednak skorzystać z dostępnych portali ogłoszeniowych, wyszukując podobne pojazdy. Istotne jest, aby ustalenia zarchiwizować (np. w postaci zrzutów z ekranu), gdyby organ powziął wątpliwości co do ustalonej przez nas podstawy opodatkowania.
Jeżeli kamper posiada innowacyjne rozwiązania, niestandardowe wyposażenie i nie jest możliwe porównanie go z innymi podobnymi samochodami na rynku, wówczas konieczne może okazać się skorzystanie z usług biegłego rzeczoznawcy, który wyceni jego wartość, określając zarówno wartość samego pojazdu, jak i niestandardowego wyposażenia, które zostało zamontowane.

Jeżeli zaś wskazana przez nas podstawa opodatkowania – bez uzasadnionej przyczyny – będzie znacznie odbiegać od średniej wartości rynkowej tego samochodu, organ może nas wezwać do jej zmiany lub wyjaśnień. W przypadku braku odpowiedzi organ we własnym zakresie (przy udziale biegłego) ustali podstawę opodatkowania, a jeśli będzie ona odbiegać co najmniej o 33% od zadeklarowanej przez nas kwoty, zostaniemy dodatkowo obciążeni kosztami sporządzenia opinii biegłego.

Deklaracja

Deklarację uproszczoną w sprawie akcyzy od samochodów osobowych (AKC-US) należy złożyć do właściwego naczelnika US w terminie 14 dni od dnia dokonania „przeróbek", a sam podatek zapłacić w ciągu 30 dni liczonych również od tej daty.

Starosta też musi zostać poinformowany

Właściciel przerobionego kampera ma także obowiązek zawiadomienia starosty (wydział komunikacji) o zmianie konstrukcyjnej w terminie 30 dni od jej dokonania. Przebudowa będzie skutkowała koniecznością wprowadzenia zmian w danych zamieszczonych w dowodzie rejestracyjnym. W praktyce wydział komunikacji powinien wydać nowy dowód rejestracyjny.

Wzór wyliczenia akcyzy w przypadku „przeróbki na kampera"

Wysokość akcyzy = (średnia wartość rynkowa powstałego kampera – **VAT** – **akcyza**) **× 3,1%** lub **18,6%** (w zależności od pojemności silnika).

Weronika Grzęda, adwokat, menedżer w Gekko Taxens Doradztwo Podatkowe. Specjalizuje się w doradztwie w zakresie VAT i podatku akcyzowego. Zajmuje się m.in. międzynarodowym obrotem towarowym na gruncie VAT i opodatkowaniem akcyzą wyrobów energetycznych, napojów alkoholowych i samochodów. Doradza podmiotom m.in. z branż farmaceutycznej, motoryzacyjnej, leasingowej i handlowej. Reprezentuje klientów przed sądami i organami administracji. Oprócz bieżącego doradztwa prawnego i podatkowego zajmuje się również prowadzeniem przeglądów i szkoleń podatkowych.

eprasa.pl 1369c23fce

PRZYCZEPA KEMPINGOWA KUPIONA ZA GRANICĄ CZY TO SIĘ JESZCZE OPŁACA?

Czasy, gdy przyczepę kempingową inną niż nasz rodzimy produkt z Niewiadowa można było kupić wyłącznie jadąc za Odrę, minęły bezpowrotnie. Komisów i innych punktów oferujących używane przyczepy z Zachodu u nas nie brakuje, mimo to nadal wielu rodaków usilnie poszukuje za granicą perełki, aby ściągnąć ją dla siebie do Polski i użytkować.

Marcin Turko

Cena, stan techniczny – różne priorytety

Trudno jednoznacznie odpowiedzieć na pytanie, czy to jest jeszcze opłacalne. Wszystko zależy od oczekiwań użytkownika. Zakładając w tym materiale, że importujemy przyczepę indywidualnie i na własny użytek, opłacalność może nie być dla każdego najważniejszym kryterium. Raczej nigdy tak nie było, chyba że celowano w możliwość zarobienia na takim imporcie. Używane przyczepy kempingowe oferowane do sprzedania na Zachodzie, głównie w Niemczech i Holandii, zawsze cechował bardzo dobry lub dobry stan techniczny oraz wizualny. Mimo iż wspominam kraje, w których caravaning jest bardzo ważną gałęzią turystyki, a tamtejsi turyści już od dawna mocno użytkują mobilne domy przez cały rok, można było liczyć na sprzęt niewyeksploatowany, regularnie i profesjonalnie serwisowany, a także dobrze doposażony. Podobnie jak z samochodami. Nie zawsze było tak różowo, ale warto było poświęcić czas na szukanie.

eprasa.pl 1369c23fce

Pandemia wywróciła rynek wtórny do góry kołami

Kryzys jakościowy widoczny był jeszcze przed pandemią, kiedy za handel w tym segmencie za naszą zachodnią granicą wzięli się reprezentanci Bliskiego Wschodu. Od tego momentu trzeba było skupiać się nie tylko na poszukiwaniu dobrego egzemplarza, ale też wzmóc czujność. Caravaningowy bum ostatnich lat wywindował ceny i popyt na sprzęt używany tak mocno, że szanse na znalezienie wspomnianej perełki spadły niemal do zera. Co gorsza, rozpoczęło się zwożenie do Polski wszystkiego, bez względu na stan, bowiem zbyt był niemal pewny. Przywykliśmy do ogłoszeń okraszonych słowami „czysta, sucha, bez przykrych zapachów", co w wielu przypadkach – pisząc delikatnie – rozmijało się ze stanem rzeczywistym. Stawiający swoje pierwsze kroki w caravaningu turyści niejednokrotnie zawiedli się, gdy wyszło na jaw, że konieczny jest generalny remont przyczepy nabytej za niemałą sumę. Miejmy nadzieję, że to wszystko kiedyś wróci do normalności.

Na co zwracać uwagę?

Widząc, jak wygląda rynek wtórny, nawet na tym cieszącym się dobrą sławą Zachodzie, wielu z poszukujących idealnej przyczepy wpadnie na to, aby rozglądać się wyłącznie wśród ofert prywatnych. Nie jest to łatwe, ponieważ jest ich jak na lekarstwo, ale z pewnością warte poświęcenia czasu. Tak czy inaczej należy baczną uwagę zwrócić na stan techniczny przyczepy, a przede wszystkim elementów odpowiadających za bezpieczeństwo. Zważywszy na fakt, że przyczepa zapewne wróci do Polski na kołach, opony nie powinny wzbudzać jakichkolwiek wątpliwości. Nie skupiajmy się wyłącznie na poszyciu i jego szczelności. Sprzęt, zabudowa też są ważne. Ich późniejsza naprawa lub wymiana mogą znacznie uszczuplić budżet. Za Odrą też napotkamy na egzemplarze pognite, zniszczone eksploatacją, dlatego jadąc tam, nie należy zapominać, że dobre czasy kupowania niemal w ciemno minęły. Trzeba też wiedzieć, że sprowadzenie pojazdu do Polski nakłada na nas obowiązek przedstawienia wielu dokumentów związanych z transakcją. Tłumaczenie dokumentów nie jest obowiązkowe, ale zdarza się, że wydział komunikacji go zażąda. Reguluje to rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych (paragraf 7, punkt 2, podpunkt 1). Nowy właściciel jest zobowiązany wykonać pierwsze badanie techniczne na uprawnionej do tego stacji kontroli pojazdów. W momencie rejestracji wszystkie dane przyczepy będą wprowadzane do CEPiK, zatem i wówczas należy wdrożyć słynne „ufam, ale sprawdzam". Jak pokazuje życie, wielu importujących przyczepy do Polski borykało się z „systemem", walcząc o to, aby naniesiono zmiany w błędnie wprowadzonych danych. Częstym błędem w rejestracji przyczep jest wprowadzenie takiej samej masy w pozycjach G i F1, F2 dowodu rejestracyjnego. Podobnie jak VIN, sprawdzajmy to bardzo dokładnie, stojąc jeszcze przed okienkiem w wydziele komunikacji.

Popularne angielki a brexit

Przyczepy angielskie zagościły na naszym rynku już dawno. Zyskały niemałe grono wielbicieli głównie z powodu ich wyposażenia. Mimo że układy wnętrz są powtarzalne, użytkownicy cenią sobie zaopatrzony w piekarnik i dużą kuchenkę aneks kuchenny, nierzadko gazowe i elektryczne podgrzewanie wody czy instalację audio. Welurowe kanapy w układzie face to face, zdobione meble sprawiają wrażenie komfortu. Nieco

eprasa.pl 1369c23fce

siermiężnie, ale wygodnie. Trochę jak u babci. Wielkość łazienek z osobnym prysznicem w większości angielek do dziś jest niedoścignionym elementem przyczep europejskich, bowiem tylko niektóre mogą szczycić się w swoim układzie dobrze zorganizowaną, dużą częścią sanitarną. Rozglądając się za używaną przyczepą kempingową produkcji angielskiej, należy zwrócić szczególną uwagę na szczelność poszycia i...zgodność jej masy z tym, co zawierają dokumenty. Zakładając, że wszystko jest w porządku warto policzyć, jaka jest ładowność przyczepy budzącej nasze zainteresowanie. Tutaj z racji wspomnianego wyposażenia nierzadko pozostaje nieco ponad 100-120 kg zapasu. Nie w każdej, ale w sporej części zwłaszcza starszych modeli. Rejestracja to temat stary jak świat. Wątków opisujących problemy proceduralne jeszcze za czasów obecności Wielkiej Brytanii we wspólnocie nigdy nie brakowało. Głównym powodem był brak tablicy rejestracyjnej oraz dowodu rejestracyjnego, czego nie rozumieli i do dziś nie rozumie wielu urzędników. Sprawa, choć teoretycznie prosta, bo mająca swoje umocowanie w przepisach komplikowała się przed okienkiem w wydziale komunikacji. Na ten temat można by napisać książkę.
Opuszczenie struktur Unii Europejskiej przez Wielką Brytanię jeszcze bardziej utrudniło proces związany z importem tych przyczep do Polski. Chcąc za wszelką cenę ściągnąć do kraju taki pojazd, lepiej powierzyć tę procedurę pośrednikowi lub szukać zarejestrowanej na terytorium naszego kraju.

Specyficzne „cyganki”

Przyczepy kempingowe po tak specyficznej społeczności, jaką są Romowie, dość często zwracają uwagę początkujących caravaningowców. Szukający dużych przyczep kempingowych prędzej czy później natrafią na te oferty w internecie. Importowane są głównie z Francji, gdzie w specjalnie wydzielonych miasteczkach służą jako lokum socjalne. To na ogół bardzo duże, dwuosiowe przyczepy, których charakterystycznymi cechami są np. duże okna lub brak toalety wynikający z zapisów Romanipenu, czyli ich kodeksu postępowania. Nie jest to efekt przeróbek, a serii odmiennych modeli produkowanych właśnie na romskie potrzeby do dziś. Przyczepy po Cyganach potrafią kusić, jak mało które. Spora przestrzeń, eleganckie sypialnie, duży aneks kuchenny, większy prysznic. Zafoliowane materace kanap w ofertach sprawiają wrażenie fabrycznych. Łatwo ulec złudzeniu. Decydując się na zakup przyczepy z taką historią, warto zrobić solidny odbiór całości. W znaczącej liczbie przypadków usterki i obraz bardzo wyeksploatowanego wnętrza ujrzymy dopiero po wejściu, ale zawsze jest szansa na dobry egzemplarz.

Odpowiadając na zadane w tytule pytanie, można wywnioskować, że samodzielny import używanej przyczepy kempingowej do Polski nie będzie zawsze opłacalny finansowo, ale na pewno warto wziąć to pod uwagę. We wspomnianych Niemczech czy Holandii trochę poważniej podchodzi się do kwestii związanych ze stanem technicznym, przeglądami, bezpieczeństwem. Jest nad tym większy nadzór państwa, co pozwala przypuszczać i co potwierdzało się nie raz, że będzie tam mniejszy odsetek pojazdów ledwo stojących na kołach.

Sprowadzając na własnych kołach przyczepę z Niemiec trzeba:

Za granicą

- posiadać dokument zawarcia transakcji,
- jeśli pojazd jest wyrejestrowany, udać się do niemieckiego wydziału komunikacji (Zulassungsstelle), aby dokonać tymczasowej rejestracji,
- zadbać o tymczasową tablicę rejestracyjną, np. pięciodniową (z żółtym paskiem),
- wykupić krótkoterminowe ubezpieczenie OC (eVB).

W kraju

- w niektórych przypadkach przetłumaczyć niezbędne dokumenty (to zagadnienie reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 11 grudnia 2017 r. w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów oraz wymagań dla tablic rejestracyjnych, paragraf 7, punkt 2, podpunkt 1),
- dokonać przeglądu technicznego,
- zarejestrować przyczepę we właściwym wydziale komunikacji,
- wykupić ubezpieczenie OC najpóźniej w dniu rejestracji samochodu.

Procedura może się zmieniać w zależności od kraju, z którego importuje się pojazd.

eprasa.pl 1369c23fce

UBEZPIECZENIA
CARAVANINGOWE.PL

POLSKI Caravaning.pl

tourbroker

NAJLEPSZE UBEZPIECZENIA W POLSCE!

OFERUJEMY

- AC + Auto Szyba + pokrycie kosztów pojazdu zastępczego + stała suma ubezpieczenia
- Assistance
- GAP

- Krótkoterminowy pakiet RENTAL dla małych wypożyczalni
- Ubezpieczenie kaucji
- Ubezpieczenie anulowania rezerwacji
- Ubezpieczenie medyczne TRAVEL

ZAPYTAJ O WYCENĘ

tel. +48 693 392 444
tel. +48 606 892 175
email: bartosz.zdrojewski@tourbroker.pl

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

eprasa.pl 1369c23fce

ZAMIANA SŁOŃCA W PRĄD

Zestaw fotowoltaiczny CZY *montaż w serwisie?*

Jeśli zamierzamy kumulować prąd za pomocą fotowoltaiki, można już na etapie planowania jej instalacji w kamperze lub przyczepie ekonomicznie rozpatrywać zagadnienie. Złota rączka majsterkowicza bywa dodatkowym atutem podczas rozstrzygania dylematu: samodzielny montaż gotowego zestawu fotowoltaicznego czy instalacja w profesjonalnej firmie caravaningowej?

Panele fotowoltaiczne zamontowane w serwisie Elcamp na przyczepie Adria Adora 673 PK

eprasa.pl 1369c23fce

Manuela Warzybok

Caravaning to wolność, styl życia, ale też forma rozrywki i ucieczki od szarej codzienności. Czasem jednak okazuje się, że choć chcemy wypocząć i zapomnieć o mniej przyjemnych lub przyziemnych aspektach naszego życia, to dopadają nas one znienacka w najmniej oczekiwanym momencie. Wielu z nas ma tak w ostatnich czasach z cenami prądu. O ile pogodziliśmy się ze wzrostem rachunków w domu, o tyle gdy przeglądamy cenniki podłączenia do prądu na kempingach, bywa, że włosy stają nam dęba. I to jeszcze przed podłączeniem.

Warunki lokalne

Sytuacja na rynku energetycznym w naszym kraju jest ciężka, szczególnie dla przedsiębiorców. Trudno się więc dziwić, że za wszystko, jak zawsze, płaci klient końcowy, czyli my. Jeszcze 3 lata temu 20 zł za dobę wydawało się zbójecką stawką, dziś jest to bardzo atrakcyjna oferta, bo ceny oscylują już bliżej 30 zł, a zdarza się, że szybują powyżej 40, co przy kilku dniach postoju zaczyna dawać kwotę, jaką zapłacimy za 2 miesiące w 4-osobowym gospodarstwie domowym. Część kempingów zaczyna wliczać koszty energii w cenę pobytu, by nie kłuć nimi w oczy.

Gra zaczyna się toczyć o coraz wyższe stawki, więc nawet jednostki, którym nie chciało się bawić w zakładanie elektrowni na dachu swego mobilnego lokum, zaczynają poważnie myśleć o takim doposażeniu kampera lub przyczepy. Okazuje się bowiem, że ta niemała inwestycja może się zwrócić zaskakująco szybko.

Rozważ za i przeciw

Pojawia się pytanie, jak to ugryźć. Cóż, jak ze wszystkim. Jeżeli mamy wiedzę i zdolności, możemy się pokusić o projekt, wykonanie i montaż własnego zestawu.

Jeżeli nasze zdolności techniczne i pojęcie o elektryce są mizerne, lepiej oddać się w ręce fachowców, im zlecić projekt, montaż i wykonanie. Powinniśmy bowiem mieć na uwadze, że spartolona elektryka może mieć przykre konsekwencje dla naszego pojazdu, wielokrotnie przewyższające kwotą potencjalne zyski na zaoszczędzonym prądzie.

Jest jeszcze trzecia opcja, pośrednia. Możemy kupić gotowy zestaw i zainstalować go sami. To dobre wyjście dla wszystkich, którym się spieszy lub chcą zmniejszyć koszty o montaż, mają jako takie pojęcie o elektryce i odrobinę drygu do techniki. Jeżeli więc nie czujemy się na siłach, by obliczać parametry i projektować cały układ samodzielnie, ale odróżniamy plus od minusa i nie boimy się drobnych ingerencji w nasz pojazd – może to być bardzo satysfakcjonująca robota.

Z poziomu laika sprawa wydaje się dość skomplikowana, bo, po pierwsze, w grę wchodzi ingerencja w fabryczną zabudowę i instalację, po drugie, mnogość rozwiązań, typów paneli, regulatorów, akumulatorów do przechowywania pozyskanych zasobów może przyprawić o zawrót głowy. Nie każdy ma możliwość i chęć na doktoryzowanie się z elektryki, stąd najlepszym rozwiązaniem jest zgłoszenie się do fachowców. Rozwiązanie to jest zapewne najdroższe, ale też najwygodniejsze, bo mamy zapewnioną fachową obsługę od etapu analizy zapotrzebowania na energię, przez zaproponowanie odpowiednich komponentów zestawu, po montaż i gwarancję na wykonaną usługę.

Jeżeli ktoś ma zadatki na złotą rączkę, może zgłębić temat samodzielnie. Punkt wyjścia to określenie zapotrzebowania na prąd i oszacowanie mocy docelowej instalacji. Warto przeprowadzić inwentaryzację sprzętu i audyt pobieranej przez niego energii. To ważne podczas wyboru komponentów naszego zestawu, liczby i rozmiaru paneli, typu regulatora oraz rodzaju i pojemności akumulatora.

Wybieramy typ paneli

Optymalne panele to takie, w których otrzymujemy maksimum interesującej nas wydajności przy minimum zajmowanej powierzchni – nikt nie chce wyglądać jak obwoźna farma fotowoltaiczna. Poza tym na dachu często znajdują się okienka, bagażniki, klimatyzacje i inne urządzenia, więc może się okazać, że miejsca wcale nie jest tak wiele, jakby się początkowo wydawało. Ceny paneli mogą się dość istotnie różnić. Nie ma sensu podawanie widełek cenowych, bo te zależą od zbyt wielu czynników, takich jak: producent, długość gwarancji, a czasem też po prostu od marki. Panele elastyczne są droższe niż sztywne, choć niekoniecznie lepsze, zaś polikrystaliczne są tańsze niż monokrystaliczne.

Zatrzymajmy się na chwilę przy tym rozróżnieniu. Oba te rodzaje możemy łatwo rozróżnić już na pierwszy rzut oka – monokrystaliczne zbudowane są z prostokątów o ściętych rogach tworzących białe kwadraciki, pola ogniw w panelach polikrystalicznych są wypełnione w całości. Panele monokrystaliczne są wyraźnie wydajniejsze przy pełnym nasłonecznieniu.

eprasa.pl 1369c23fce

Jednak gdy światła jest mniej lub jest ono bardziej rozproszone, lepiej poradzą sobie panele polikrystaliczne. Przy wyborze powinniśmy również wziąć pod uwagę, jak długo i gdzie będziemy podróżować. Nie da się powiedzieć, który rodzaj jest lepszy czy gorszy, trzeba oszacować potrzeby i do nich dobrać typ ogniw.

Jakie podłączenie?

Kolejnym czynnikiem mającym wyraźny wpływ na uzysk energii jest typ połączenia. Większość z nas kiedyś zakuwała to na fizyce, jęcząc: mamoooo, po co mi to? Ano właśnie tutaj ta, wydawałoby się niepotrzebna nikomu, wiedza nagle okazuje się zaskakująco potrzebna i ciekawa.

Połączenie szeregowe sumuje napięcie z paneli, zaś natężenie prądu będzie na poziomie pojedynczego panelu – teoretycznie pozwala ono pozyskać więcej prądu w mniej słoneczne dni. Połączenie równolegle odwrotnie – sumuje natężenie z paneli, napięcie zaś jest równe wartości panelu o najmniejszej wartości. Warto jednak nadmienić, że zalecane jest łączenie paneli o takich samych parametrach technicznych.

Podział w regulatorach jest dość prosty – mamy lepsze i droższe MPPT oraz tańsze, lecz prostsze PWM. Ten drugi typ pozwala na bezpieczne ładowanie akumulatora i zabezpiecza go przed przeładowaniem, zaś ten pierwszy posiada szereg dodatkowych funkcji pozwalających zoptymalizować ładowanie baterii poprzez wbudowany układ śledzenia mocy. Można też podłączyć do niego zewnętrzny komputer z wyświetlaczem lub połączyć się z nim za pomocą aplikacji na smartfonie, w której możemy sprawdzić wszystkie parametry systemu.

Co gromadzi prąd?

Ostatnim obowiązkowym elementem tej układanki jest akumulator. W instalacjach solarnych zaleca się użycie akumulatorów AGM lub żelowych, a to ze względu na ich przystosowanie do częstego ładowania i rozładowywania. Droższą i lepszą opcją jest akumulator żelowy ze względu na większą wytrzymałość oraz wyższą odporność na wstrząsy.

Do listy należy dodać niezbędne przewody, złączki i elementy montażowe według potrzeb. Z dodatkowych elementów warto wspomnieć też o przetwornicy, która ułatwi wykorzystanie pozyskanej energii przez urządzenia zasilane prądem zmiennym. Można też przemyśleć zakup stacji zasilającej, pełniącej rolę wiaderka na zapasowy prąd. To ciekawa opcja, pozwalająca na zrobienie zapasów, a także na zastąpienie przetwornicy, gdyż ta jest zwykle w takiej przenośnej stacji zasilającej zainstalowana. Co więcej, przetwornice nowoczesnych stacji zasilających korzystają z technologii X-Boost, pozwalającej zasilać urządzenia o mocy aż do 1800 W!

A jeśli gotowy zestaw

Pośrednią drogę do uzyskania niezależności od zewnętrznych źródeł zasilania oraz pozyskiwania ekologicznej energii z odnawialnego źródła, jakim jest dla nas słońce, stanowi zakup gotowego zestawu odpowiedniego dla naszego pojazdu. Kupując kampera, zwykle posiadamy na jego pokładzie odpowiednie akumulatory – jeżeli planujemy gwałtownie zwiększyć pobór prądu, warto przemyśleć ich zmianę na większe. Jeśli nie, do kupienia zostają nam panele, regulator i kable.

Wiele firm oferuje zestawy do samodzielnej instalacji, każdy umiarkowanie ogarnięty technicznie człowiek poradzi sobie z ich montażem. Firmy sprzedające te zestawy potrafią pomóc z wyborem najlepszej opcji, zaś założenie kompletu zajmuje ok. 3-4 h. Panele są dość ciężkie i raczej trudno będzie je wrzucić na dach w pojedynkę, dlatego warto poprosić kogoś o pomoc. Ta przyda się też przy przeciąganiu przewodów od paneli do regulatora i od regulatora do akumulatora. Nie jest to jakieś karkołomnie trudne zadanie, ale wymaga trochę sprytu, a najlepiej szczupłych damskich dłoni, warto więc do współpracy zaprosić przedstawicielkę płci pięknej.

Własnoręcznie zamontowana fotowoltaika to nie tylko oszczędność, ale też duża satysfakcja z każdym pozyskanym amperem. Wiem, co mówię.

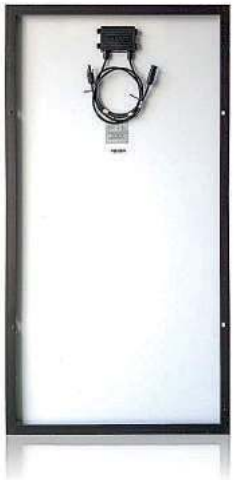
Powinno działać

Bez względu na to, którą drogę ku wolności od gniazdka wybierzemy, efekt zawsze jest spektakularny – zyskujemy niemalże nieograniczony dostęp do darmowej energii. To nie tylko realne ograniczenie kosztów, ale przede wszystkim większa wolność – możemy na dłużej wypuszczać się w mniej cywilizowane miejsca, nie martwiąc się o lodówkę i inne urządzenia. Plusy są bezdyskusyjne, minusem jest kwota, którą trzeba wyłożyć na początku. Mimo to jest to jeden z najrozsądniejszych wydatków w caravaningu. Obecnie stopa zwrotu tej inwestycji jest kilkukrotnie wyższa niż jeszcze kilka lat temu, a obserwując sytuację energetyczną na świecie, ten trend raczej nie ulegnie zmianie. Dlatego montaż instalacji fotowoltaicznej w kamperze lub przyczepie gwałtownie zyskuje na popularności i stanowczo nie jest to kwestia mody. Własna energia to wolność, niezależność i znaczne oszczędności.

eprasa.pl 1369c23fce

Elcamp rekomenduje

Najczęściej montujemy panele fotowoltaiczne z firmy 4SUN, które są również do nabycia w naszym sklepie z akcesoriami. Można więc zarówno zamówić założenie ich przez nasz serwis wraz z wykonaniem instalacji, jak i samodzielnie ją wykonać, korzystając z dostępnych komponentów. Jednymi z najbardziej popularnych elementów są słoneczny panel monokrystaliczny 190W MAXX oraz regulator ładowania MPPT XTRA2210N-XDS2 20A. Naturalnie podczas prac wykorzystujemy typowe i jednocześnie konieczne elementy, jak narożne lub boczne uchwyty montażowe do paneli, przewody czy złączki. W serwisie Elcamp przeważnie montujemy panele z wykorzystaniem kleju, bez naruszania konstrukcji dachu. Typowy czas wykonania prac związanych z założeniem instalacji fotowoltaicznej to około 5 godzin. Koszt opisanego zestawu, czyli 1 sztuki panelu 190 W, regulatora 20 A wraz z elementami montażowymi, to około 2700 zł brutto.



Słoneczny panel monokrystaliczny 190 W MAXX

Regulator ładowania MPPT XTRA2210N-XDS2 20A

Panele różnej mocy, co zrozumiałe, różnią się konstrukcyjnie; na zdjęciach odpowiednio modele o mocy: 55 W, 75 W i 200 W

eprasa.pl 1369c23fce

CICHO I PRZYJEMNIE
WYGŁUSZANIE I TERMOIZOLACYJNOŚĆ KAMPERVANÓW

Rafał Dobrowolski
Fot. materiały firm: Bitmat, Chausson

Czy to nadwozie typu van, czy zupełnie bez okien – wnętrza takich blaszanych puszek można poprawić pod kątem termiki i akustyki. Prawie niemożliwe jest osiągnięcie parametrów cechujących zabudowy kempingowe z płyt warstwowych typu „sandwicz", ponieważ priorytetami w zabudowie blaszaka będą odpowiednie paroizolacja i wentylacja... Mimo wspomnianych barier, efekty mogą być nader satysfakcjonujące.

Biorąc za bazę ukamperowienia seryjny wytwór motoryzacji, jakim jest pojazd typu furgon czy van, musimy zgodzić się na kompromis w kwestii izolacji. Niedoścignionym przykładem zabudowy kempingowej jest kontenerowa, pozbawiona mostków cieplnych, bo stanowiąca złożenie (sklejenie) formatek: podłogi, dachu i ścian. Umówmy się, że rezultatów ciągłości rdzenia izolacyjnego, tak charakterystycznego dla płyt warstwowych izolowanych, nie osiągniemy, bazując na... metalowej puszce karoserii.

W przypadku chęci uzyskania bardzo skutecznego poziomu przegrody termicznej, właściwej dla zabudów typu chłodnia, strata jakże cennej kubatury byłaby niepowetowana. Zdecydowanie bardziej racjonalne rozwiązanie to wypełnienie materiałem izolującym oblachowania (na tzw. lica) ze wspomnianymi profilami ścian i dachu pojazdu. Krótko mówiąc, izolacja o grubości rzędu 30-50 mm w zupełności wystarczy. No chyba że mamy ambicję stworzenia kampervana wyprawowego sprowadzającego się w warunkach podbiegunowych, wtedy faktycznie trzeba grubszego izolatora.

Idealną izolacją jest przegroda o stosunkowo dużej grubości, posiadająca zamknięte pęcherzyki powietrza. Jedną z najważniejszych cech materiałów izolacyjnych jest współczynnik przewodzenia ciepła – λ (lambda). Oprócz współczynnika przewodzenia ciepła istnieje również współczynnik przenikania ciepła (U). Nie wdając się w szczegóły, liczy się materiał, z jakiego wykonana jest przegroda i jej grubość – im grubsza, tym lepsza izolacja, czyli mniejszy współczynnik lambda. Ale i tu uwaga.

– Parametry parametrami, liczy się też elastyczność, ważne, aby materiał dopasował się do kształtu blach, ponieważ nawet najlepszy materiał, który ma mostki termiczne, będzie działać słabo. Będzie odstawać i nie uszczelnimy go dobrze taśmą – zwraca uwagę doradca w firmie Bitmat.

Izolacja akustyczna, zwana popularnie wygłuszeniem bądź wyciszeniem, nie tylko redukuje odgłosy powietrza oraz dźwięki dobiegające z drogi, wpływając

eprasa.pl 1369c23fce

Czy lepszym pomysłem będzie przeróbka na kampervana pojazdu typu blaszak? Po pierwsze, nie determinuje nas rozmieszczenie okien, ich wielkość, stan i jakość montażu. Kupując taką gołą „bazę", łatwiej też uniknąć miny w postaci egzemplarza pojazdu z ukrytymi ogniskami korozji. Czy duże jest prawdopodobieństwo, że furgon pochłonie także mniejsze koszty niż osobowy van? To jak stan surowy otwarty w przeciwieństwie do zamkniętego, który daje większe pole manewru. Analogii z budową domu jest więcej

Powinny nas interesować tylko odpowiednie materiały, bo to, co sprawdza się w przypadku budynków, niekoniecznie jest zgodne z normą motoryzacyjną, więc dopuszczone do stosowania przez jednostki certyfikujące wyroby. Taka rekomendacja to najlepszy sposób, by uniknąć nieprzyjemności, takich jak odklejanie się, nieciekawy zapach czy brak wodoodporności. Tu montaż samoprzylepnej maty butylowej – pracując intensywnie wałkiem, należy całkowicie usunąć powietrze spod warstwy klejącej

Przykład realizacji profesjonalnej. Ściany kampervanów Randger i Chausson są wykonane ze sprężanego tworzywa termoformowanego (z wyjątkiem R550 i R555, w których zastosowano poliester), co w połączeniu z pikowaniem tworzy wykończenie dające wrażenie przytulności

na komfort jazdy. Także na kempingu docenimy jej walory. Warto więc pomyśleć o wyciszeniu drzwi, nadkoli przednich, klapy tylnej, ale też maski silnika i podszybia. A to wszystko „na marginesie" projektowania izolacji termiczno-akustycznej zabudowy, tj. podłogi i dachu oraz ścian bocznych, swoje waży, znacząco ograniczając ładowność.

Wełna mineralna? Pianka budowlana?

Od tego typu materiałów raczej trzymajmy się z daleka. Mając na uwadze minimalizację ryzyka pochłaniania wilgoci, lepszym rozwiązaniem będzie styrodur XPS stosowany między innymi w budownictwie do izolacji fundamentów, kauczuk lub pianka poliuretanowa w odmianie zamkniętokomórkowej nakładana z agregatu do izolacji poddaszy. Można też zastosować piankę polietylenową (PE) w dużych arkuszach – lepiej samoprzylepną niż przyklejaną na klej.

Mając na uwadze zamysł stworzenia zabudowy kempingowej w karoseryjnej puszce, najistotniejszym aspektem podczas wyboru techniki i materiałów izolujących okaże się skuteczna paroizolacja.

Paroizolacja to szczelna przegroda od strony ogrzewanego pomieszczenia, której zadaniem jest blokowanie dostępu wilgoci do elementów – w tym przypadku karoseryjnych (rdza!). W budownictwie, wśród projektujących krokwie i poddasza, stosowanie folii paroizolacyjnej jest polecane wszędzie tam, gdzie pojawiają się niedociągnięcia na poziomie wentylacji, a działanie pary wodnej mogłoby wpłynąć na zawilgocenie izolacji termicznej.

Co innego paroprzepuszczalność – ta określana jest współczynnikiem SD. I tak np. powłoka oznaczona symbolem PE-AL ma w swojej konstrukcji aluminiowy ekran odbijający energię cieplną – w przypadku folii metalizowanych nawet na poziomie 90%. Dzięki temu stanowi ważny element izolacji termicznych. Z kolei folia aluminiowa posiada współczynnik SD powyżej 100 m. Co innego, że jest też wyraźnie cięższa od warstwy polietylenowej.

eprasa.pl 1369c23fce

Izolacja termiczna, akustyczna i szczelna przegroda – zabudowa kempingowa spełnia trzy istotne funkcje. Izolacja termiczna sprawia, że w lecie nasz pojazd się nie nagrzewa, a w chłodniejsze dni wolniej wytraca ciepło. Z uwagi na rozliczne formatki i mostki cieplne to właśnie parametrowi paroizolacji wypada przyznać palmę pierwszeństwa

Okna dachowe? Lepiej dwa niż jedno. Dlaczego najtrudniej skutecznie ocieplić i wygłuszyć dach pojazdu? Otóż nie tylko z uwagi na chęć możliwie minimalnego uszczuplenia wysokości wnętrza. Przestrzeń nad głową to jedna strona medalu, druga jest taka, że materiały swoje ważą, więc nie zawsze można poszaleć z grubością izolacji. Odpowiednio zaprojektowana „nowa podsufitka" sprawić musi, że para wodna powstająca w pomieszczeniach nie przedostanie się do stropu – w tym przypadku metalowego. I tu znowu nie do przecenienia jest rola paroizolacji

Paroizolacyjna bariera vs paroprzepuszczalność

Skoro warstwy paroizolacji w budownictwie umieszcza się od strony poddasza pod krokwiami, to nam przyjdzie w ten sposób zabezpieczyć się od wilgoci (grzyby, pleśń) przenikającej do wzmocnień konstrukcyjnych dachu pojazdu.

Dlaczego przed wykonaniem ocieplenia warto zainstalować okna? O ile szczelna paroizolacja chroni od wewnątrz, to warstwa zewnętrzna powinna być paroszczelna, czyli przepuszczać parę wodną, bo ma stanowić barierę przed wilgocią pochodzącą z opadów atmosferycznych. Takie rozwiązanie w połączeniu z warstwą środkową (izolacja termiczna) to tzw. ciepły montaż – uznawany za najlepszą technikę montażu stolarki okiennej.

Dlaczego więcej niż jeden wywietrznik dachowy? Mając na uwadze cyrkulację powietrza, dużo lepsze rezultaty osiągniemy, projektując 2 okna dachowe. Do wyobraźni przemawia, że w ciągu 24 h czteroosobowa rodzina jest w stanie wytworzyć nawet 14 l wody, nie sposób zredukować tej ilości. W gospodarstwie domowym para wodna powstaje podczas oddychania i w ramach codziennych czynności, np.: gotowania, zmywania, kąpieli.

Wsparcie prawidłowej wentylacji ma kolosalne znaczenie – wszak kubatura domu na kołach jest wiele mniejsza. Inaczej, tj. w przypadku słabszej wentylacji, para wodna znajdzie ujście..., przenikając do konstrukcji. I tylko czekać pleśni czy ognisk korozji!

Powierzchniowa kondensacja pary wodnej

Zależy od wilgotności powietrza i temperatury w pomieszczeniu. Kondensacja pary wodnej zawartej w powietrzu wewnątrz kampervana zachodzi w wyniku spadku temperatury wewnętrznej powierzchni przegrody poniżej punktu rosy. Im mniej wilgoci i cieplej w pomieszczeniu, tym niższą wartość ma temperatura punktu rosy. Oznacza to, że zmniejsza się zagrożenie wystąpieniem wilgoci na ścianach lub oknach.

Do wytrącania rosy dochodzi w dwóch przypadkach: na skutek obniżonej temperatury fragmentu wewnętrznej powierzchni przegrody, czyli słabej izolacji termicznej, oraz zbyt dużej wilgotności powietrza wewnątrz pomieszczenia. Ten pierwszy jest najtrudniejszy do pogodzenia w przypadku zabudowy kampervana, a to z powodu braku ciągłości izolacji termicznej. Wszak mamy do czynienia z fabryczną karoserią oblachowania. Idzie o to, by minimalizować wpływ mostków cieplnych, jakie stanowią także profile usztywniające karoserię pojazdu.

Czy istotne są wybór materiałów i metody stworzenia zabudowy kempingowej, jeśli jeden egzemplarz furgonu będzie wykorzystywany głównie na południu Europy, a drugi w Skandynawii? Z punktu widzenia izolacji termicznej nie ma to dużego znaczenia, izolacja tak samo pomaga utrzymać chłód z klimatyzacji w ciepłych klimatach i ciepło w chłodniejszych miejscach naszego globu. Do obu zastosowań polecane są te same surowce i produkty.

eprasa.pl 1369c23fce

Producenci okien do pojazdów kempingowych oferują je z ramami montażowymi do grubości poszycia 25-42 mm lub 43-60 mm i zwykle zalecają uszczelnić takie elastyczną nietwardniejącą masą uszczelniającą (np. Dometic zaleca SikaLastomer-710)

Detale wpływające na uzyskane parametry

No dobrze, ale jakie materiały i rozwiązania warto polecić?

– Materiały, które polecamy klientom, łączą w sobie zarówno właściwości termoizolacyjne, jak i cechy izolacji akustycznej. Pianka kauczukowa jest doskonałym izolatorem termicznym i akustycznym, a warstwa aluminium jest zalecana w kontekście paroizolacji. Jedyną różnicą może być to, że jeśli komuś bardzo zależy na izolacji akustycznej, to powinien całość pojazdu wykleić matą butylową, która jest świetnym wibroizolatorem oraz minimalizuje dźwięki o niskiej częstotliwości – odpowiada reprezentant firmy Bitmat.pl, która jest producentem materiałów do izolacji akustycznej i termicznej w motoryzacji.

Jeśli natomiast kryterium jest możliwie niska cena, to jaki materiał warto zastosować?

– Jeśli rządzi nami pokusa potanienia, to gorąco doradzamy nie zmieniać samych materiałów, tylko zmniejszyć ich grubość i w ten sposób zaoszczędzić. Nawet jeśli pomiędzy przęsłami damy cieńszą piankę kauczukową jako drugą warstwę i poprawnie zamkniemy ją kauczukiem z aluminium, to przy zbyt małej grubości pianki zostanie tam zamknięta przestrzeń powietrzna, która sama w sobie jest także izolatorem – dodaje doradca w firmie Bitmat.

Krótko mówiąc, w projekcie ekonomicznym szukajmy oszczędności w grubości, a nie w jakości materiałów. Z tych i innych względów projekt podłogi warto powierzyć specjalistom. Podłoga jest bowiem fundamentem kampervana. To do niej kotwiczymy miejsca siedzące – tu akurat zewsząd polecanym rozwiązaniem są wycinane pod wymiar podłogi klejone z zatopionymi szynami dla homologowanych siedzisk wielofunkcyjnych (bo z funkcją spania). Z takiej rozwiązań „szytych na miarę" słynie np. polska firma Mobiframe. Dużo bardziej pracochłonne będzie wykonanie takiej samodzielnie. W tym przypadku zalecanym materiałem jest styrodur/styropian XPS lub płyty PIR.

Jak izolacja termiczno-akustyczna ogranicza ładowność pojazdu?

Pokusa ukamperowienia wiąże się z przyrostem masy pojazdu bazowego. Dla przykładu podajemy kalkulację dla popularnego rozmiaru L2H2 (czyli np. Fiat Ducato czy Ford Transit) izolowanego produktami Bitmat.
Część mieszkalna: mata butylowa 2 mm (12 m²) – 39,6 kg; pianka kauczukowa 19 mm (19 m²) – 22,8 kg; pianka kauczukowa 3 mm z aluminium (26 m²) – 9,6 kg.
Kabina kierowcy: mata butylowa 2 mm (6 m²) – 19,8 kg; pianka kauczukowa 6 mm (5 m²) – 2,25 kg.
A to oznacza, że osiągając dobrą izolację termiczną oraz skuteczną ochronę przed hałasem podczas podróży na bardzo wysokim poziomie, sumarycznie uszczuplamy ładowność tak budowanego kampervana o ok. 92 kg – a to jakby uszczuplić załogę o jedną dorosłą osobę z jej bagażem podręcznym.

eprasa.pl 1369c23fce

NIEZALEŻNIE OD WSZYSTKIEGO **KAMPER Z SYSTEMEM POWERKITS**

TEST

Kwestie związane z energią w kamperze wielu z nas wydają się być nieco skomplikowane. Konwertery, inwertery, izolatory, odpowiednie bezpieczniki, prąd stały i przemienny – nie zawsze brzmi to znajomo. Pytanie więc, czy musimy w tym temacie doszkalać się, by pozwolić sobie na energetyczną niezależność, ale też mieć później pełną kontrolę nad nią?

eprasa.pl 1369c23fce

Pilote G740 to pełna integra dla 4 osób zabudowana na Fiacie Ducato. Zamontowany tu system PowerKits gwarantuje niezależność energetyczną w pełnym tych słów znaczeniu

Tekst i fot. Piotr Łukaszewicz

Okazuje się że nie. System PowerKits to bardzo proste w obsłudze rozwiązanie, gwarantujące pełną niezależność. Atrakcyjną, bo niewymagającą oszczędzania prądu, a do tego przyjazną środowisku.

Pierwszy na świecie

Producent systemu podaje, że PowerKits to pierwszy na świecie zintegrowany system modułowy do produkcji, magazynowania i dostarczania energii. Na redakcyjny test otrzymaliśmy pełną integrę, kampera Pilote G740, z zamontowanym systemem PowerKits. Nasze założenie było oczywiste – podczas tygodniowego wakacyjnego wyjazdu nie używamy zewnętrznych źródeł energii, ale też prądu nie oszczędzamy. Było o to bardzo łatwo, bo kamper należący do firmy EcoFlow, producenta systemu PowerKits, był wyposażony we wszystko, co tylko może się nam podczas wakacji przydać. Klimatyzacja postojowa, ekspres do kawy, czajnik elektryczny, thermomix, odkurzacz, mikrofalówka, a więc komfort jak w domu... Oczywiście bez doładowywania nawet największe akumulatory prędzej czy później odmówią współpracy. Remedium na to były panele solarne na dachu o łącznej mocy 500 W.

System do każdego kampera

PowerKits to system uniwersalny, może być więc zamontowany w każdym kamperze czy pojeździe kempingowym. Założenie producenta jest takie, by maksymalnie ułatwić jego montaż. Każdy, kto samodzielnie zabudowuje pojazd, bez problemu powinien sobie z tym poradzić. Pomaga w tym szczegółowa instrukcja, ale też szereg zabezpieczeń przed błędnym montażem. Oczywiście, jeśli posiadacie już zabudowany samochód kempingowy, a chcecie zamontować system w miejsce fabrycznych czy innych dotychczasowych rozwiązań, może przydać się pomoc profesjonalnego serwisu.

Obejrzyj test wideo na naszym kanale YT

eprasa.pl 1369c23fce

Na dachu zainstalowano panele solarne o łącznej mocy 500 W. Przy fantastycznej pogodzie, na jaką trafiliśmy, była to gwarancja sukcesu. Ważna jest też świadomość, że używamy tylko i wyłącznie zielonej energii

Serce systemu w tym modelu mieści się w garażu. Mamy 2 akumulatory, panel dystrybucyjny oraz wielofunkcyjny hub, który rządzi i dzieli w całej tej układance

Prąd w kamperze to jedno, ale użytkowanie go bez ograniczeń to już zupełnie inna historia. W naszym przypadku tak właśnie było – kawa z ekspresu czy szybkie dania z thermomixa

Sercem systemu jest PowerKits HUB, który pełni 5 różnych funkcji, m.in. wspominanych wcześniej konwertera i inwertera. To pozwala zarówno na magazynowanie energii w akumulatorach, jak i późniejsze jej dostarczanie na pokład kampera w wersjach 12/24 V i 230 V. Do huba doprowadzone są przewody od akumulatorów czy panelu dystrybucyjnego. Na ekranie smart kontrolera, zamontowanego wewnątrz pojazdu, wyświetlany jest komplet informacji o stanie naładowania akumulatorów, statusie doładowywania, a także czasie pracy systemu przy obecnym zużyciu energii. Możemy więc na bieżąco kontrolować zużycie i zrezygnować z urządzeń, jeśli są zbyt energochłonne na obecny stan naładowania akumulatorów. My takiej sytuacji podczas wyjazdu nie mieliśmy, ale o tym później.

W systemie można zamontować nawet 3 akumulatory. Dostępne są 2 modele – o pojemności 2 kWh lub 5 kWh. Nie można ich jednak ze sobą łączyć. Możemy więc zdecydować się na pojemność 2, 4 lub 6 kWh albo 5, 10 i 15 kWh. Dodajmy, że

eprasa.pl 1369c23fce

Dla niezależności energetycznej wszędzie tam, gdzie to możliwe, warto dywersyfikować źródła prądu. Lodówka pracowała więc na gazie

Panel z ekranem wewnątrz kampera na bieżąco podaje komplet informacji – stan baterii, zużycie, zasięg. Ekspres do kawy jest jednym z tych urządzeń, które potrzebują więcej prądu

w przypadku akumulatorów 5 kWh ich żywotność to ok. 3500 cykli ładowania do 80% pojemności. Akumulatory pracują w systemie 48 V, co zapobiega nadmiernemu nagrzewaniu się urządzenia, ale też wiąże się z mniejszymi stratami energii przy konwersji na 230 V w porównaniu z systemem 12 V. Co nie mniej ważne, energia z takich akumulatorów może być przesyłana przy użyciu sporo cieńszych przewodów, co pozwala na szybszy montaż. Naturalnie dzięki temu zajmują one też mniej miejsca w zabudowie.

Wnioski po wyjeździe

W testowym kamperze, który jest jednocześnie demonstracyjnym pojazdem firmy EcoFlow, w trakcie blisko tygodniowego wyjazdu poziom naładowania akumulatorów nie spadł poniżej 90%. Mieliśmy ogromny zapas energii, bo zamontowano tam 2 akumulatory po 5 kWh każdy. To dawało nam nie tylko możliwość użytkowania wszystkich dostępnych na pokładzie urządzeń bez limitu, ale też duży komfort psychiczny, szczególnie podczas kempingowania na dziko. Kilka pierwszych dni testu spędziliśmy na kempingu Horyzont nad polskim morzem, gdzie w razie konieczności mogliśmy w każdej chwili skorzystać ze słupka. Okazało się, że takiej potrzeby nie ma. Już po kilkusetkilometrowej trasie nad morze nasze akumulatory były doładowane przez alternator, przy wsparciu słońca, do pełna. Natomiast przez cały wyjazd dopisywała nam pogoda – piękne słońce od rana do wieczora. W efekcie, nawet mimo tego, że podczas pobytu nie pokonywaliśmy już dużych odległości, akumulatory były niemal pełne. Oczywiście, gdyby się postarać, nawet tak pojemne baterie można rozładować. Natomiast w trakcie testu chcieliśmy przede wszystkim sprawdzić, czy podczas normalnego wyjazdu rodzinnego 2+1 będziemy mieć jakikolwiek problem z brakiem energii.
Nie używaliśmy więc klimatyzacji przez cały dzień, skoro nie spędzaliśmy go w kamperze. Natomiast sprawdziliśmy, że przy obecnych warunkach atmosferycznych (ok. 25°C na zewnątrz) schładzać wnętrze kampera do 17°C możemy przez ponad dobę. Jednak tylko przy założeniu, że nie doładowujemy już akumulatorów. A skoro jest gorąco, to jest i słońce, więc panele cały czas pracują.
Urządzenia typu ekspres do kawy (pobór na poziomie 1,4 kW) rzeczywiście potrzebują więcej prądu, ale używamy ich tylko przez kilka/kilkanaście minut na dobę. Problemów więc nie było.

Metody ładowania

Korzystaliśmy z zaledwie 2 z 4 dostępnych metod ładowania systemu. O ładowaniu z alternatora w trakcie jazdy już pisaliśmy (jego moc to nawet 1000 W). Natomiast najwięcej energii dostarczyło nam oczywiście słońce. Na dachu mieliśmy zamontowane panele o łącznej mocy 500 W. Kolejnych 400 W mieliśmy w garażu, w postaci dodatkowego panelu przenośnego, ale nie było potrzeby, by go używać.
Nie korzystaliśmy z zewnętrznych źródeł prądu, ale gdyby trzeba było, moc ładowania sięga wówczas nawet 3000 W. Bardzo szybko można

eprasa.pl 1369c23fce

Klimatyzacja postojowa również została przetestowana. Nie doświadczyliśmy ekstremalnie wysokich temperatur, więc zapotrzebowanie na energię było stosunkowo niewysokie. Ale czas przewidywanej pracy, bez dodatkowego zasilania, jest naprawdę dobry

Aplikacja mobilna EcoFlow pozwala na monitorowanie, ale też zarządzanie systemem z dowolnego miejsca. Jej obsługa, podobnie jak całego systemu, jest intuicyjna

więc uzupełnić nawet tak duże „zbiorniki" z prądem. Jest jeszcze jeden, powiedzmy „gadżet", z którego również nie mieliśmy potrzeby korzystać – smart generator. To agregat prądotwórczy, który może być zasilany benzyną lub gazem (butle już ze sobą mamy, na potrzeby lodówki czy kuchenki). Jego moc ładowania to 1800 W, natomiast, co ciekawe, ten agregat posiada przydomek „smart", bo można go zaprogramować w taki sposób, by uruchamiał się samodzielnie, w sytuacji kiedy poziom naładowania akumulatora spadnie do określonego stopnia. Ciekawe rozwiązanie, które istotnie podnosi nie tylko niezależność, ale też komfort naszego pobytu, ten psychiczny także.

Intuicyjna obsługa

O montażu już pisaliśmy, natomiast trzeba również podkreślić bardzo łatwą i intuicyjną obsługę całego systemu. Komplet informacji o ładowaniu, zużyciu i zasobach mamy zawsze pod ręką, jednym przyciskiem uruchamiamy lub wyłączamy dostępność prądu zmiennego i przemiennego. Doładowywanie paneli jest w pełni zautomatyzowane – jeśli ruszamy i pojawi się prąd w alternatorze, akumulatory zaczynają być doładowywane. Nic nie trzeba uruchamiać czy przełączać.
Całym systemem możemy też sterować za pomocą aplikacji telefonu – zarówno poprzez Bluetooth, jak i mobilnie przez internet, z dowolnego miejsca. Możemy śledzić zużycie energii, ale też decydować o tym, jakie urządzenia pracują na pokładzie.

Modułowy system dopasowany do potrzeb

Mieliśmy do dyspozycji 2 akumulatory o pojemności łącznej 10 kWh

eprasa.pl 1369c23fce

Metody ładowania, których używaliśmy, są niezwykle bliskie caravaningowi. Przejazdy (ładowanie z alternatora) i słońce (panele na dachu) to przecież nasza wakacyjna codzienność

oraz panele na dachu o mocy ładowania 500 W. Okazało się, że to dla nas... za dużo. Nawet przez moment nie pojawiła się myśl o tym, że prąd należy oszczędzać. Czy za dużo prądu to też niedobrze? Być może, jeśli weźmiemy pod uwagę kwestie choćby związane z wagą kampera. Każdy akumulator o pojemności 5 kWh to 40 kg dodatkowego bagażu. Warto natomiast na pewno zdecydować się na co najmniej 2 akumulatory, aby nie obciążać tylko jednego częstym doładowywaniem lub rozładowywaniem. Skraca to bowiem ich żywotność, dlatego zamiast jednej baterii 5 kWh zdecydowałbym się na 2 lub 3 o pojemności 2 kWh.
To już jednak kwestie indywidualne, przy których bierzemy pod uwagę nasze energetyczne potrzeby, ale też gabarytowe czy wagowe ograniczenia kamperów. Ważne jest, że mamy do czynienia z systemem modułowym. Możemy więc dopasować pakiet rozwiązań do własnych potrzeb – piszę o liczbie i pojemności akumulatorów, ale też mocy paneli solarnych.

Podsumowanie

PowerKits zdał nasz redakcyjny egzamin na piątkę, przy czym nie mam tu nawet na myśli tylko wydajności. EcoFlow specjalizuje się w dostarczaniu rozwiązań tego typu, znamy je dość dobrze i wielokrotnie je testowaliśmy. Spodziewałem się więc raczej dobrych rezultatów, co dość szybko się potwierdziło. Natomiast bardzo przypadła mi do gustu także prostota obsługi.
Z takim systemem na pokładzie, w kwestii parametrów dopasowanym do potrzeb, spokojnie możemy ruszać, nie oglądając się, w najbardziej dzikie zakątki. Takich podróży sobie i wam życzymy!

DANE TECHNICZNE	
PowerKits EcoFlow w testowanym kamperze	
Moc szczytowa:	4800 W
Moc stała:	2300 W
Akumulatory:	2 × LFP 5120 Wh
Panele solarne:	500 W

eprasa.pl 1369c23fce

ROZWÓJ PRODUKTU CZYLI UPGRADE NAMIOTU QUECHUA MH500

Testowany przeze mnie w 2022 roku namiot Quechua MH500 był pierwszym tego typu produktem w ofercie sieci sklepów Decathlon. Rosnąca liczba producentów i dystrybutorów w tej branży nie dawała łatwego startu. Niemniej był to w mojej ocenie bardzo udany debiut, który wymagał, jak na debiutanta przystało, drobnych zmian i poprawek. Jak niewielki upgrade wpłynął na jakość i funkcjonalność tegorocznego modelu?

Tekst i fot.: Grzegorz Miedziński

Bazą do testu był tym razem MINI Countryman SE w wersji Plug-In Hybrid. I niech was nie zwiedzie słowo „mini" w nazwie. To bardzo uniwersalne auto, które świetnie sprawdzi się zarówno w ruchu miejskim, jak i podczas wyjazdów bliżej natury. Napęd na 4 koła (All4), wyższy prześwit, kilka trybów jazdy, niezwykle intuicyjnie i funkcjonalnie zaprojektowane wnętrze oraz systemy gwarantują wiele frajdy z jazdy. Wersja plug-in daje także radość z oszczędności, gdyż można jeździć tylko na silniku elektrycznym. Oczywiście bez zainstalowanego namiotu dachowego spalanie jest odpowiedni niższe, niemniej posiadanie sypialni na dachu auta kosztuje. O uniwersalności i wyjątkowym stylu tego pojazdu możecie się przekonać w salonach MINI Sikora, umawiając się na jazdę próbną.

Zobacz film z testu namiotu

Konstrukcja

Co zatem zmieniło się w namiocie Quechua MH500? Zacznijmy od początku, czyli elementów montażowych. Kupując nowy namiot, montujemy do niego belki, które przykręcamy do spodu namiotu. Podkładki zmieniono na większe, dzięki czemu połączenie jest pewniejsze, a podkładki nie deformują powierzchni (nie wbijają się w nią, jak było to w przypadku podkładek o mniejszej średnicy). Następnie w belki wstawiamy specjalne szyny, w które wkręcamy śruby. Tak jak dotychczas w zestawie otrzymujemy dwie różne długości śrub, w zależności od tego, jak grube i o jakim profilu są belki naszego bagażnika. Od spodu belki na śruby wstawiamy blaszkę i dokręcamy ręcznie nakrętkami. Niestety nadal brak systemu „antykradzieżowego", tak więc nie polecamy zostawiać samochodu z namiotem na dachu zbyt długo bez nadzoru. Od razu dodam, że zmianie nie uległy parametry dotyczące obciążenia i rozstawu belek. Nadal jest to: obciążenie < 75 kg, szerokość < 78 cm. Przy wadze ok. 45 kg w 2 osoby można bez problemu wstawić namiot na dach auta.

Dopasowanie i rozmiar

Kolejny kwestia dotyczy rozkładania namiotu i powierzchni, jaką dysponujemy. Jak widać na zdjęciach, MH500 należy do grupy namiotów rozkładanych na bok – jak książka. Nadal mamy rozkładany stelaż, drabinkę

eprasa.pl 1369c23fce

i te same rozmiary przestrzeni wnętrza (140 × 240 × 106 cm). Jednak rozkładanie działa płynniej, a podczas składania wszystkie elementy sprawniej „chowają się" do środka. Wcześniej trzeba było poprawić, a to którąś z rurek, a to boczny daszek i dopchnąć go do środka. Nie wiem, jakie dokładnie zmiany wprowadzono, ale składanie i rozkładanie jest po prostu wygodniejsze, a przecież to się liczy. W środku mamy wygodny materac o tych samych wymiarach (140 × 235 × 5 cm). Po bokach oraz w dachu otwierane okna, a nad nimi siateczkowe kieszonki na drobne i średnie sprzęty, np. telefon, latarkę, książkę itp. Złożony namiot ma wymiary 146 × 123 × 35 cm.

Kwestia komfortu

Namiot dachowy z definicji ma być komfortowy (spanie nad ziemią, na równej powierzchni itp.). Niemniej na poczucie tego komfortu wpływają różne czynniki. O wygodnym materacu już pisałem. Kolejna sprawa to termika. W namiocie użyto ponownie materiału o właściwościach Fresh & Black. To rodzaj opatentowanej tkaniny, która ogranicza absorbowanie ciepła, a równocześnie od środka daje 99% zaciemnienia (co docenią szczególnie te osoby, które lubią spać w ciemnościach – ja do nich należę). Dodatkowo na termikę wpływa cyrkulacja powietrza, którą możemy regulować poprzez okna namiotu (z siateczką) po bokach oraz otwarcie dachu i wejścia rzecz jasna. W kwestii komfortu warto także wspomnieć o wodoodporności. Test słupa wody (Schmerber) na tropik namiotu dał wyniki ponad 2000 mm. Tym razem testy odbyły się bez towarzystwa deszczu, ale rok temu przetrwaliśmy konkretną burzę z ulewą. Mimo takich warunków wszystko było suche. Na plus jest także większy „daszek", który wystaje nieco poza obrys dolnej krawędzi wejścia. Dzięki temu deszcz lub skroplona rosa na kapie na brzeg wejścia. A może to zasługa lepiej rozłożonego i naciągniętego na stelaż tropiku? Trudno powiedzieć, grunt, że jest lepiej.

Udany lifting

Warto wspomnieć o proekologicznej polityce producenta. Barwienie jest jednym z procesów najbardziej szkodliwych dla środowiska. Dlatego dla płótna, z którego wykonana jest sypialnia namiotu, producent wybrał kolor greige, co oznacza, że tkanina nie została poddana barwieniu, a jej kolor jest w tzw. stanie surowym. Mimo kilku niewielkich poprawek namiot Quechua MH500 przeszedł udany lifting. To dobrze wykonany produkt, który śmiało może konkurować z innymi markami. Materiały i konstrukcja wydają się być wytrzymałe, a 5-letnia gwarancja w zasadzie to potwierdza. W przypadku usterek namiot można naprawić w serwisie w praktycznie każdym sklepie sieci Decathlon. Mamy więc na rynku kolejnego gracza, który umacnia swoją pozycję, przy równoczesnym poszerzeniu oferty w formie modelu MH900 oraz akcesoriów. Cena testowanego modelu to 5999 zł.

decathlon.pl

Tutaj umówisz się na jazdę próbną MINI Countrymanem SE Plug-In Hybrid

eprasa.pl 1369c23fce

GWIAZDA W TERENIE
HYMER ML-T 570 CROSSOVER

Ten kamper pozwoli nie tylko zjechać z dróg w dzikie i niedostępne tereny, ale też zatrzymać się tam na dłużej, m.in. za sprawą... dodatkowej kasety toaletowej.

Mocny, silny, wyprawowy. Hymer ML-T 570 CrossOver ze 190-konnym dieslem

Hymer ML-T 570 CrossOver to kamper wyprawowy w pełnym tego słowa znaczeniu. Napęd na 4 koła jest „oczywistą oczywistością", natomiast warto wspomnieć też o elektronicznej blokadzie mechanizmu różnicowego i dużym prześwicie. Napędy i wał pod autem mają dodatkowe osłony. Wszystko to na podwoziu Mercedesa Sprintera ze 190-konnym silnikiem i automatyczną skrzynią biegów 9G-Tronic. Nie zabraknie mocy, by pokonywać trudne piaskowe czy błotne bezdroża, ale także bardzo komfortowo i dynamicznie będziemy przemieszczać się na autostradach.

Wyprawowy, więc niezależny

Cóż nam po samochodzie wyprawowym, jeśli nie pozwala na dłuższy pobyt z dala od cywilizacji? Nie w tym przypadku, bo tu pomyślano chyba o wszystkim. Na pokładzie mamy aż 3 akumulatory w części mieszkalnej, doładowywane przez panele solarne na dachu. Na dłuższą podróż trzeba się dobrze spakować, przyda się więc bardzo duży garaż (tutaj wyłożony blachą ryflowaną, z udźwigiem na poziomie 350 kg, z prysznicem zewnętrznym). Ważne, że ładowność nas raczej nie ogranicza. To kamper z dmc na poziomie 4100 kg, więc mamy jej więcej, choć oczywiście do prowadzenia pojazdu potrzebujemy prawa jazdy kategorii C. Jeżeli chodzi o akcesoria typowo offroadowe, wspomnijmy jeszcze o dodatkowych lampach halogenowych na dachu czy zapasowym kole montowanym na tylnych drzwiach. Kamper, jak to w Hymerze, ma podwójną podłogę i jest przystosowany do wypraw przez cały rok. Za ogrzewanie odpowiada system Truma Combi Diesel, który pobiera paliwo bezpośrednio ze zbiornika. Gazu używamy jedynie w kuchni. Wszystko to gwarantuje nam sporo niezależności i pozwala na dłuższe pobyty w terenie. W kamperze znajdziemy 4 miejsca do jazdy. W tylnej części jest znany i lubiany układ z 2 łóżkami pojedynczymi lub, po złożeniu, jednym dużym, nawet dla 3 osób. Na pokładzie oczywiście są także aneks kuchenny, łazienka z kabiną prysznicową, a tam tzw. system wędrującej ścianki, gdzie na określony czas oddzielamy toaletę od prysznica. Jeżeli chodzi o toaletę, trzeba wspomnieć o 2 kasetach zamontowanych w tym pojeździe. W najbogatszej wersji zapłacimy za niego nieco ponad 700 tys. zł brutto.

Elcamp.pl

To kamper o dmc powyżej 3,5 t. Potrzebujemy zatem prawa jazdy kat. C, ale nie martwimy się o ładowność

eprasa.pl 1369c23fce

STYLOWE, FUNKCJONALNE WEDŁUG TWOICH WYTYCZNYCH **KAMPERVANY MECCO CAMP**

Masz wizję kampera idealnego – takiego, który spełni wszystkie twoje oczekiwania? Zleć realizację projektu firmie Mecco Camp, która ma już na swoim koncie wiele niestandardowych zabudów. Aranżacja i realizacja stylowych zabudów, ale też doposażanie pojazdów i ich dostosowanie do indywidualnych potrzeb użytkowników – to trzon oferty sieradzkiego realizatora.

„W Mecco Camp wykonamy zabudowę turystyczną na Waszym samochodzie zgodnie z Waszymi indywidualnymi życzeniami i potrzebami" – zachęca wykonawca. Decydując się na niepowtarzalnego kampervana, mamy do dyspozycji 3 podstawowe warianty. Są to oczywiście jedynie sugestie, które można poddawać dalszej modyfikacji zgodnie z potrzebami i pomysłami zlecającego. Niemniej każda z wyjściowych propozycji ma określony charakter, na przykład: w pierwszym wariancie „bezłazienkowym" zyskujemy dodatkową dużą szafę, elementy boho i otwartą linię kuchni, w drugim – łazienkę, ciekawy układ szuflad i mnóstwo prawdziwego drewna.
Pod względem technologicznym Mecco opiera się na sprawdzonych rozwiązaniach izolacyjnych. W zabudowach znajdziemy ocieplenie ścian i sufitu za pomocą pianki kauczukowej, paroizolację matą termoizolacyjną Alufox o grubości 5 mm, wzmocnienie sklejką wodoodporną oraz trzycentymetrowy styrodur w podłodze wraz z 12-milimetrową płytą OSB.
Mecco Camp ma bogate doświadczenie w realizacji zabudów na bazie takich modeli pojazdów, jak Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Ford Transit czy Mercedes Sprinter. Jednym z ostatnich projektów jest zabudowa na bazie Iveco, wyposażona w specjalnie zaprojektowany garaż na quada lub motocykl. Zdjęcia tej i wielu innych realizacji można znaleźć na stronie internetowej Mecco Camp.
Dodajmy, że firma oferuje nie tylko zabudowę kamperów, ale również doposażenie pojazdów w różne dodatki i ulepszenia. Zestawy fotowoltaiczne, które umożliwią wykorzystanie energii słonecznej, ogrzewanie, które zapewni komfort termiczny w chłodniejszych okresach, resory pneumatyczne, które poprawią stabilność i wygodę podczas podróży... – dokonywane przez Mecco Camp modyfikacje sprawią, że podróż kamperem będzie jeszcze bardziej komfortowa.

Meccocamp.eu

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce

BULLI DRAPIEŻNIK

Znany producent pojazdów kempingowych, firma Mercus, niejednokrotnie brał już na warsztat klasyka motoryzacji, czyli Volkswagena Transportera. Jednak najnowsze wcielenie poczciwego bullika w niczym nie przypomina statecznej i eleganckiej californii, choć obecność otwieranego dachu nasuwa oczywiście takie skojarzenie. W tym przypadku mamy do czynienia z prawdziwie terenowym zwierzęciem.

Mercus VW T6.1 4×4 to typowy kamper wyprawowy ze wszystkimi atrybutami nadającymi mu to miano. Najważniejszą cechą każdego auta terenowego jest oczywiście napęd na obie osie, uzupełniony o odpowiednio podniesione zawieszenie i opony typowe dla off-roadu – Yokohama Geolandar.

Fani zabawy w naprawdę wymagającym terenie docenią dołożone trapy do wykopywania się z tarapatów, saperkę i kanister na dodatkowy zapas paliwa. Z przodu znajdziemy też elektryczną wyciągarkę i dodatkowe oświetlenie. Akcesoria te poza bezdyskusyjnym wymiarem praktycznym dodają też nowemu dziecku Mercusa prawdziwie wyprawowego sznytu w wyglądzie zewnętrznym.

Zabudowa przypomina inne pojazdy firmy, zadbano jednak o to, by we wnętrzu uterenowionego bullika użyto materiałów jeszcze mniej podatnych na zużycie niż w typowo turystycznych odmianach kamperów.

Nie można bowiem zapomnieć o tym, że podczas wypraw w teren tenże dostaje się również w większym stopniu do środka samochodu. Błoto, a tym bardziej piach i pył lubią wciskać się do wnętrza przy każdej okazji, więc ważne jest, by dobrać materiały wykończeniowe o podwyższonej odporności. Całość zabudowy wykonana jest bardzo stabilnie i solidnie, tak żeby jazda po wertepach nie miała wpływu na trwałość mebli. Na wyposażeniu znajdziemy również lodówkę kompresorową, kuchenkę indukcyjną, umywalkę z bieżącą wodą i gniazdo 230 V z przetwornicą. Zadbano również o niezależność energetyczną pojazdu, montując panel solarny. Auto posiada też ogrzewanie postojowe zapewniające komfort termiczny w chłodniejsze lub zimowe dni.

Mercus VW T6.1 4×4 to pojazd o krótkim rozstawie osi pozwalający wjechać wszędzie tam, gdzie klasyczne kampery nawet nie mogą marzyć. To model dla fanów przyrody, wyjazdów na dziko, szalonych jazd terenowych i przygód. Podniesione zawieszenie i snorkel zachęcają do przejazdów przez błota i brody. Producent pomyślał również o zabezpieczeniu nadwozia przed podrapaniem – lakier oklejony jest folią ochronną, którą można po jakimś czasie wymienić. Okleina odpowiada też w dużej mierze za drapieżny wygląd nadwozia.

Jednocześnie samochód ten posiada wszystkie udogodnienia charakterystyczne dla kamperów – można w nim wygodnie mieszkać, zjeść ciepły posiłek i popić go zimnym napojem z lodówki. Jest wygodne łóżko dla 4 osób, są i szafki do przechowywania niezbędnych rzeczy. Jest klasyczne gniazdko do ładowania niezbędnej elektroniki, ogrzewanie i zewnętrzny prysznic. Należy pamiętać, że różne elementy wyposażenia są wymienne i można je skomponować według indywidualnych potrzeb.

Obejrzyj film na naszym kanale

mercus-camper.eu

eprasa.pl 1369c23fce

mercus camper

Produkcja Sprzedaż
Wynajem Kamperów

DUŻA DOSTĘPNOŚĆ POJAZDÓW
OD RĘKI POJAZDY NOWE I UŻYWANE

PROWADZIMY PROGRAM WYMIANY
POJAZDÓW OSOBOWYCH NA
KAMPERY

Kontakt: 513-544-533
513-944-944
www.mercus-camper.eu

GROUP
ACK
samochody i przyczepy
kempingowe

ODKRYJ CAŁĄ GAMĘ MODELI NA
WWW.KAMPERY.ACK.COM.PL

ACK Group • 47-225 Kędzierzyn-Koźle • Zwycięstwa 11
Sprzedaż • kampery@ack.com.pl • **+48 601 409 938** • **+48 601 075 228**
Serwis • serwis@ack.com.pl • +48 663 624 634 • +48 663 999 677

EURA MOBIL POLSKA
POLSKA SAWIKO
POLSKA benimar
POLSKA Sterckeman
POLSKA KARMANN Mobil

MÓJ DRUGI BUSKAMPER
RECENZJA WŁAŚCICIELA ALBATROSA

BusKamper Albatros zabudowany został na Renault Trafic w wersji L2H2

– BusKamper ma tę zaletę, że przy wszystkich cechach pojazdu kempingowego zajmuje na parkingu niewiele więcej miejsca niż samochody osobowe. Mój pierwszy sprawdził się doskonale, natomiast czasem podczas wyjazdu chcemy dłużej zostać w jednym miejscu. Trzeba skorzystać z prysznica czy toalety. Tak narodził się pomysł stworzenia modelu Albatros, pierwszego z łazienką – opowiada nam właściciel premierowego egzemplarza Grzegorz Orenkiewicz.

eprasa.pl 1369c23fce

Zapraszamy do obejrzenia wywiadu z Grzegorzem i Markiem na naszym kanale YouTube. Pokazujemy pojazd, rozmawiamy o koncepcji, zabudowie i wnioskach z użytkowania.

Łazienka znajduje się na końcu pojazdu, dzięki czemu dostęp do niej mamy zarówno z wnętrza, jak i od zewnątrz

Samochody na bazie pojazdów dostawczych typu bus, jak Opel Vivaro czy – jak w tym przypadku – Renault Trafic, od lat z powodzeniem zabudowuje firma BusKamper z wielkopolskiej Mosiny. Pojazdy zbierają bardzo dobre recenzje użytkowników. Są niezależne energetycznie, z solidną zabudową i wygodnymi łóżkami, bardzo mobilne. Natomiast ze względu na gabaryty baz, na których są zabudowywane, trudno znaleźć w nich miejsce na łazienkę. – Wielokrotnie myślałem o tym, żeby spróbować zrobić w małym aucie zabudowę z toaletą i prysznicem, jednak ostatecznie namówił mnie do tego Grzegorz. Może nikomu innemu by się to nie udało. Minął rok od naszej rozmowy i kamper jest gotowy – zaznacza Marek Rybczyński, właściciel firmy. – Zależało nam na tym, by w miarę możliwości uzyskać wygodne i przestronne wnętrze. Szczęśliwy posiadacz albatrosa ma już za sobą kilka wyjazdów. Jego pierwszy kamper zabudowany był na modelu L2H1, teraz mieści się w traficu w wersji L2H2. Nadal spokojnie znajdziemy miejsce na ciasnych parkingach miejskich. – Na początku użytkowania wciąż miałem przyzwyczajenia z poprzedniego pojazdu, a tutaj mogę przecież spokojnie się wyprostować. Jest więcej miejsca. Łazienka z tyłu pojazdu mieści nie tylko prysznic i toaletę, to też miejsce, by na przykład się przebrać. W tej części mieszkalnej udało się to wszystko zmieścić i w bardzo praktyczny sposób poukładać także dlatego, że jest to auto przeznaczone dla 2 osób. Praktyka pokazuje, że jeździmy zwykle we dwoje. Wielu znajomych ma takie same spostrzeżenia, kupują kampery na wszelki wypadek z większą liczbą miejsc dla pasażerów, a potem z nich nie korzystają. Spokojnie mogą tutaj usiąść 4 dorosłe osoby, by wieczorem spędzić wspólnie czas przy stole – dodaje Grzegorz Orenkiewicz.

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce

EKSPERCI PRAWDZIWYCH WYZWAŃ **TURINIVAN BUDUJE KAMPERVANY**

Nie każdemu odpowiada fabryczna zabudowa oferowana przez dużych producentów pojazdów kempingowych. Wiele osób szuka rozwiązań dopasowanych do ich indywidualnych potrzeb lub odpowiadających konkretnym preferencjom estetycznym. Specjaliści tworzący TuriniVan to ludzie, którzy wiedzą, że diabeł tkwi w szczegółach, i potrafią o nie zadbać.

Zamówienia indywidualne są dopracowywane z klientem w najdrobniejszych szczegółach, a każdy element skrupulatnie konsultowany ze zleceniodawcą. W portfolio zrealizowanych projektów znajduje się cała gama niewielkich aut dostawczych, takich jak Renault Trafic, Ford Tourneo oraz VW Multivan, przebudowanych na cele kempingowe. Asortyment oferowanych pojazdów nie ogranicza się wyłącznie do gabarytów typu urban camper. Ofertę wzbogacają proporcjonalnie pełnowymiarowe pojazdy kempingowe.

W planach budowy nietypowych pojazdów firma potrafi uwzględnić niestandardowe rozwiązania, których nie znajdziemy w klasycznych realizacjach, takie jak pełnowymiarowa łazienka, o którą niezwykle trudno na tak małej przestrzeni, kuchenka mikrofalowa w zabudowie meblowej lub stworzony na zamówienie system audio. Możliwa jest taka konwersja auta, by na niewielkiej przestrzeni zapewnić wygodne warunki do podróży i noclegu dla 4 osób. Dodatkowe łóżko zamontowane jest wówczas na dachu auta. W jednym z kampervanów na specjalne życzenie klienta została użyta luksusowa tapicerka z Porsche Macan. Zbudowane przez TuriniVan pojazdy posiadają pełną instalację wodną, grzewczą i elektryczną 12/230 V, opcjonalnie uzupełnioną o panel fotowoltaiczny. Firma może przeprowadzić również tuning wizualny przebudowywanego samochodu.

Zabudowy meblowe mogą być zamontowane na stałe lub czasowo, z możliwością ich szybkiego demontażu. W ofercie TuriniVan znajdziemy również gotowe szafki do montażu w samochodach Volkswagen serii T4, T5 czy T6, zarówno w wersji standardowej, jak i przedłużonej, a w niedalekiej przyszłości firma planuje poszerzyć asortyment o gotowe boxy meblowe do modelu Multivan. Uwagę przykuwa jakość wykonania i użytych materiałów.

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce

O JAKOŚCI DECYDUJE DOŚWIADCZENIE **33 LATA PRODUKCJI WALDI CAMP**

Zmiana przeznaczenia pojazdu, a więc jego funkcji to w Europie koncepcja biznesu sprawdzająca się od wielu lat. Potrzeba określa warunki modyfikacji furgonów – tak powstają pojazdy gotowe do wykonywania określonych zadań. Na tym polu Waldi Camp od prawie 33 lat zajmuje solidną rynkową lokatę, a od 17 lat wzbogaca ofertę o pojazdy kempingowe typu kampervan.

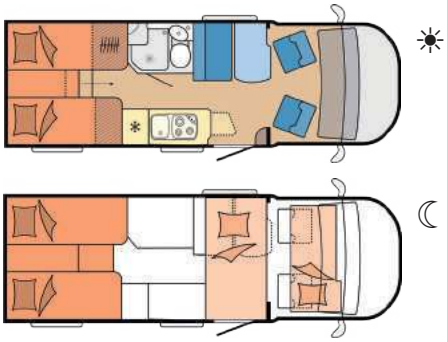
Trudno nie docenić doświadczenia rozwijanego przez tak długi czas. Produkcja samochodów specjalistycznych na potrzeby policji, służb specjalnych, obsługi lotnisk, ekip technicznych firm z branży energetycznej stanowi znakomity trzon do dobrego zrozumienia funkcjonalności, którą powinien posiadać kampervan. Jednocześnie w firmie dominuje zasada, w myśl której każdy samochód powinien być wykonany zgodnie z indywidualnymi potrzebami. Jedynie tak zbudowany kampervan zyska u użytkownika miano produktu „szytego na miarę". Wybór bazy produkcyjnej nie ma dla Waldi Camp znaczenia. Wśród zrealizowanych projektów znajdziemy: Fiata Ducato, Citroëna Jumpera, Peugeota Boxera, Opla Vivaro, Mercedesa Sprintera, Volkswagena Craftera, a w najbliższym czasie także MAN-a TGE. Każdy „blaszak" może zostać poddany adaptacji. Podobnie jest z wykorzystywanymi komponentami, z zastrzeżeniem ich dopuszczenia do użytkowania w ramach europejskich certyfikatów. Do produkcji kampervanów firma stosuje urządzenia spełniające standardy, pozostawiając poza polem zainteresowania azjatyckie produkty, nieprzystosowane do naszych określonych przepisami warunków kontynentalnych. To też gwarancja najwyższego poziomu bezpieczeństwa. Rynek zbytu Waldi Camp to poza rodzimymi odbiorcami w ogromnej części kontrahenci zagraniczni. Polska produkcja znajduje więc odbiorców w Holandii, Niemczech, Hiszpanii czy Portugalii. Dystrybucja najczęściej odbywa się poprzez pośredników i przedstawicieli z zachowaniem nazwy marki. Nie zawsze jednak indywidualny odbiorca ma świadomość, że te znakomite pojazdy powstają właśnie w Polsce. Najważniejsze jednak, że nazwa Waldi Camp funkcjonuje na caravaningowym rynku. Specyficzną gałąź produkcji stanowią pojazdy dla osób niepełnosprawnych. W tym przypadku założenia i rozwiązania produkcyjne dyktują wyłącznie potrzeby użytkowników. Te natomiast są określane przez typ ograniczeń, stopień niepełnosprawności i kilka innych czynników, jakie muszą być wzięte pod uwagę podczas tworzenia koncepcji pojazdu. Trudno znaleźć tutaj standardowe rozwiązania. Skalę produkcji określają liczby. Fabrykę Waldi Camp opuszcza rocznie średnio 30 samochodów, co po szacunkach pozwala obliczyć łączną liczbę wyprodukowanych pojazdów – to około 500 sztuk. Najbardziej pracowity był dla firmy rok 1998, kiedy to próg fabryki przekroczyło ponad 311 pojazdów.

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce

KOMPAKTOWY, ALE PRZESTRONNY **OPTIMA ONTOUR EDITION V65 GE**

Aż trudno uwierzyć, ile miejsca oferują kampery Optima Ontour Edition przy zaledwie 2,2 m szerokości. Dostępny w 3 opcjach pojazd polecany jest zwłaszcza parom, a poszczególne jego wersje różnią się przede wszystkim układem łóżek z tyłu. Tym razem przyjrzymy się modelowi V65 GE.



Jak wszystkie pojazdy marki Hobby, również V65 GE jest w pełni wyposażony – w zasadzie gotowy do drogi. Za pojazd bazowy posłużył Citroën Jumper z silnikiem o pojemności 2,2 l, systemem start-stop, Euro 6d i mocy 140 KM. W standardzie m.in.: ABS, poduszki powietrzne kierowcy i pasażera, centralny zamek z pilotem, elektryczne szyby, regulowane fotele kierowcy i pasażera, przyciemniane szyby, elektrycznie regulowane i podgrzewane lusterka boczne, a także szereg układów wspomagających jazdę: system kontroli trakcji, elektroniczny układ stabilizacji toru jazdy, asystent ruszania pod górę oraz układ kontroli prędkości zjazdu ze wzniesienia.

V65 GE ma 6779 mm długości, szerokość całkowitą 2230 mm i 2897 mm wysokości, dmc na poziomie 3500 kg i masę własną w stanie gotowym do 2925 kg – co daje 575 kg ładowności.

Jak wszystkie modele z tej serii, również ten ma 4 miejsca do jazdy i 2 do spania – 2 kolejne oferowane są jako opcja. W wersji GE łóżka są pojedyncze, ale z możliwością ich połączenia. Zlokalizowane są nad tylnym garażem, który jest kolejnym wyróżnikiem tego modelu. To bardzo duża przestrzeń, ocieplona i ogrzewana, a dostępna z obu stron pojazdu.

Salon to rozkładany stolik, wokół którego zasiąść mogą 4 osoby – na kanapie albo na obrotowych fotelach w szoferce. Blat roboczy w kuchni jest poszerzany, co ma swoje wady (utrudnione wchodzenie i wychodzenie z kampera), ale i niepodważalne zalety (więcej miejsca na przygotowanie potraw). Na wyposażeniu kuchni znalazły się trzypalnikowa kuchenka z automatycznym zapłonem, zlewozmywak z pokrywą, pojemne szuflady i 140-litrowa lodówka z oddzielną, wyjmowaną komorą zamrażarki.

Naprzeciwko aneksu kuchennego znajduje się pomieszczenie łączące toaletę i prysznic. Są tu toaleta kasetowa, umywalka, wysuwany sznur na bieliznę oraz kolumna prysznicowa z armaturą i schowkami. Miejsce na przybory toaletowe znajduje się w szafce za lustrem.

Całość została profesjonalnie wykończona i prezentuje się po prostu gustownie, ale do tego Hobby zdążyło nas już przyzwyczaić. Również do tego, że kompletne wyposażenie, za które u konkurencji musielibyśmy dopłacić, od Hobby dostajemy w ramach pakietu HobbyKomplett. Nawigacja DAB+ z odtwarzaczem CD/DVD i kamerą cofania, 22-calowy ekran LED z tunerem, ogrzewanie Truma Combi 6, markiza Thule Omnistor, uchylne okno dachowe Dometic... – lista wyposażenia jest naprawdę długa.

Wspomnieliśmy o ogrzewaniu. V65 GE to kamper, któremu mrozy są niestraszne. Przed ujemnymi temperaturami chroni izolacja termiczna XPS, a przewody doprowadzające i odprowadzające zlokalizowane są w ogrzewanej podwójnej podłodze w części wypoczynkowej, emitując ciepło pośrednio. Ciepło zapewnia również wspomniane ogrzewanie Truma Combi 6 z zaworem przeciwmrozowym i 10-litrowym systemem ciepłej wody. Wyloty ciepłego powietrza są rozmieszczone w całym pojeździe, a dmuchawę można regulować. Dodajmy, że zbiornik świeżej wody o pojemności 100 l jest zabezpieczony przed mrozem, podobnie jak ten na wodę brudną, o pojemności 96 l. Mało? Można skorzystać z wyposażenia opcjonalnego, ale i bez niego otrzymujemy pojazd gotowy do drogi – zgrabny, kompaktowy, przestronny.

hobby-caravan.de

eprasa.pl 1369c23fce

#NajpiekniejszeChwile

ZAPROJEKTOWANE TAK, ABY SWÓJ URLOP SPĘDZAĆ ZAWSZE W OPCJI #Allinclusive

i to praktycznie ze wszystkim, co możesz i musisz zabrać ze sobą w podróż. Kompaktowa OPTIMA ONTOUR EDITION idealnie nadaje się na spontaniczne, weekendowe wycieczki i długie, pełne przygód eskapady. Dzięki bogatemu seryjnemu wyposażeniu – HobbyKomplett, Twój kamper jest gotowy na wakacyjny wyjazd natychmiast po zakupie.

Znajdź swoje Hobby.
HOBBY-CARAVANING.DE/PL

Made in Germany

Hobby
GEBAUT FÜRS LEBEN

Autoryzowani Dealerzy Hobby:

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

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

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

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

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

Centrum Kempingowe M-Camp
ul. Kolejowa 2, 58-200 Dzierżoniów
tel. +48 511 385 004, +48 789 272 715
e-mail: biuro@campery.eu
www.m-camp.com.pl

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

Przedstawicielstwo Handlowe firmy Hobby w Polsce:

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

epfasa.pl 1369c23ice

RAPIDO PREZENTUJE NOWOŚCI NA SEZON 2024

Wakacje to dla większości z nas okres urlopów i wyjazdów, pracowicie jest za to w zakładach produkujących kampery i przyczepy. Lato to bowiem czas prezentacji nowości na kolejny sezon. Zaglądamy na plac firmowy francuskiego producenta kamperów Rapido.

Nowe okno panoramiczne doskonale komponuje się z przedłużonymi frontami szafek

Liczne czarne elementy w części mieszkalnej nadają kamperom z serii 6F elegancki, ale też nieco sportowy charakter

Nowości w 6F

Półzintegrowane kampery tej serii, jak 666F oraz 696F z opuszczanymi łóżkami, cieszą się na polskim rynku dużym zainteresowaniem. Modele dostępne w zbliżającym się sezonie będą cechowały się, nazwijmy to, nieco bardziej sportową elegancją. Zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz pojawi się dużo czarnych elementów. Odmieniona została tylna ściana pojazdu, teraz jest lekko zaokrąglona. Nowe są też wykończenia lamp (trochę na wzór linii Distinction), spojlery. Dolne listwy wzdłuż kampera wykonano z aluminium. Zmieniła się również koncepcja okna panoramicznego z przodu – nie ma już plastiku, jest natomiast wklejona szyba, podobnie jak w serii C, z funkcją odszraniania.

Wewnątrz mamy odświeżoną podłogę, nową tapicerkę z czarnymi lamówkami, zasłonki w ceglastym kolorze. Blat kuchenny jest jasny, ale jego obrzeża już czarne, podobnie jak wiele innych elementów w części kuchennej. Ciemne jest też obramowanie moskitiery. Nadaje to temu pojazdowi bardzo dynamiczny charakter. Nad lodówką nie ma już miejsca na telewizor, bo przystosowano je do montażu piekarnika lub mikrofalówki. Telewizor zamontowano natomiast po lewej stronie od wejścia, na ścianie bocznej. Dzięki temu zmieści się tu nawet 32-calowy model, a nie jak dotychczas maksymalnie 24-calowy.

Nie zmieniło się natomiast oczywiście to, że jest to kamper całoroczny, wygodny, z podwójną podłogą i izolowanymi zbiornikami. Warto zainteresować się nowymi modelami, jeżeli szukacie wygodnego i trwałego kampera do podróży w różnych porach roku.

eprasa.pl 1369c23fce

Zmiany większe, zmiany mniejsze

Warto wspomnieć, że w modelu C55 montowana będzie większa lodówka kompresorowa (140 zamiast 85 l). Model 854F wydłużono natomiast do 6,98 m, dzięki czemu o blisko 30 cm powiększył się garaż. Modele C55i oraz C86i mogą pochwalić się bardzo kompaktowymi rozmiarami (szerokość 2,17 m). Nowością jest to, że będzie dostępna też wersja bez łóżka w przedniej części. W C55i zastosowano łazienkę typu DuoSpace. Pojedyncze łóżka w tylnej części (80 × 199 cm + 80 × 185 cm) można połączyć w jedno poprzeczne. Ten model wyróżnia się też dużymi drzwiami do garażu po obu stronach, o wymiarach 100 × 75 cm. W modelu C86i mamy natomiast łóżko centralne o wymiarach 140 × 196 cm z elektryczną regulacją wysokości o 20 cm. Jest też praktyczny garaż o takich samych wymiarach jak w C55i.

Warto dodać, że modele C55i oraz C86i wchodzą w tym sezonie na polski rynek, bo dotychczas były dostępne „targowo" na rynku zachodnim.

Rapido 696F to jeden z najpopularniejszych w Polsce kamperów półzintegrowanych tego producenta

W modelu C03, dostępnym w standardzie na podwoziu peugeota, nad garażem mamy łóżko poprzeczne o wymiarach 149/130 cm × 202 cm. Są też łazienka typu DuoSpace, lodówka kompresorowa (140 l), separacja pojazdu dzień/noc, a wszystko to w kompaktowych rozmiarach, bo w kamperze o długości 6,19 m. Więcej informacji o nowościach i pojazdach wyprodukowanych przez francuską firmę Rapido pozyskacie u polskich dealerów.

REKLAMA

NOWOŚĆ
PROFIL KOMPAKTOWY
C03
KOLEKCJA 2024
KOMPAKTOWY MODEL
Z ROZMACHEM

C03

6,19 m x 2,17 m

2+2* | 5 | 2+1 | DUO'SPACE

Łóżko prostopadłe do przestrzeni bagażowej, dzięki czemu w salonie zostaje sporo wolnej przestrzeni.

Będący uzupełnieniem gamy SERII C nowy **kompaktowy model C03** jest wyposażony w łóżko umiejscowione nad przestrzenią bagażową, o długości **poniżej 6,20 m** z **zintegrowanymi stopniami ułatwiającymi dostęp do łóżka.**

** Informacje o pasach bezpieczeństwa i liczbie zarejestrowanych miejsc można znaleźć w przewodniku technicznym dostępnym na naszej stronie internetowej.*

mediapilote* - RAP N°1_2024 - Ph. J. GONZALEZ / Getty Images - Stylisme : R. BONENFANT - LPMDC

Od września u Twojego przedstawiciela RAPIDO lub na **www.rapido.fr**

CamelCamp • St. B. Krzywoustego 116 61248 POZNAŃ • www.camelcamp.pl
M-CAMP Centrum Kempingowe • Ul. Kolejowa 2 58-200 DZIERZONIOW • www.m-camp.com.pl
M-CAMP Kutno • Adamowice 3 99-300 KUTNO • www.m-camp.com.pl

RAPIDO

eprasa.pl 1369c23fce

PRZYCZEPA CELEBRUJĄCA **JUBILEUSZ**

Love is in the air – Aero powstało, by uczcić 90-lecie pierwszej przyczepy kempingowej, która została stworzona... z miłości!

Historia narodzin pierwszej niemieckiej przyczepy kempingowej jest nadspodziewanie romantyczna! Firma Dethleffs powstała w 1832 roku i początkowo produkowała bicze, a później kije narciarskie. Syn założyciela firmy Arist Dethleffs bardzo nie lubił rozstawać się z żoną malarką i ich córką, dlatego w 1931 r. stworzył mobilne lokum na kołach, które nazwał po prostu „Wohnauto" (niem. Wohnen = mieszkać). Rozwiązanie stworzone początkowo na własny użytek szybko spotkało się z dużym zainteresowaniem potencjalnych nabywców, zaś 5 lat później firma Dethleffs Wohnauto zatrudniała na stałe już 6 osób. Kolejne lata przyniosły dynamiczny rozwój i wiele nagród międzynarodowych za jakość i stylistykę. W 1956 r. firma skończyła z produkcją biczy, a już w 1961 otworzyła pierwszą linię produkcyjną i rozpoczęła seryjną produkcję przyczepy kempingowej nazwanej po prostu „Camper".

W 2021 r. Dethleffs postanowił uczcić 90 urodziny przełomowego wynalazku pioniera caravaningu, tworząc zupełnie nową linię przyczep kempingowych – Aero. Nazwa ta nie jest ani trochę przypadkowa, wierni fani marki wiedzą, że linia przyczep o tej nazwie istniała już w historii firmy. Aero ma więc za zadanie przywołać najlepsze tradycje firmy: niezawodność, solidną jakość made in Germany oraz nowoczesność stylistyki projektowania.

Linia Aero charakteryzuje się nowoczesnym wzornictwem i wysoką jakością wykonania. Została stworzona z myślą o młodszej grupie docelowej, podchodzącej z dużą uwagą do cen, jednocześnie nie chcącej rezygnować z indywidualnych opcji wyposażenia. Producent postawił na optymalizację relacji między ceną, jakością i nowoczesnym designem. Dla fanów całorocznego caravaningu możliwe jest zastosowanie specjalnego pakietu Winter Comfort Package, dzięki któremu bytowanie w przyczepie zimą będzie taką samą przyjemnością jak latem. Poza nowoczesną stylistyką, trwałych materiałów wysokiej jakości użyto nie tylko we wnętrzu, ale też na zewnątrz konstrukcji, dzięki czemu jest ona lepiej chroniona przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi.

Przyczepy oferują maksymalną przestrzeń wewnątrz i bardzo elastyczną możliwość ich aranżacji. Dethleffs uwzględnił aż 8 najpopularniejszych układów umeblowania, tak by zaspokoić gusta i potrzeby różnych grup użytkowników. Pod uwagę wzięto również potrzeby rodzin podróżujących z dziećmi – w końcu to miłość do rodziny i niechęć do rozstawania się z nią sprawiły, że ponad 90 lat temu Arist Dethleffs stworzył swój wohnmobil, czym znacząco wpłynął na rozwój i kierunek turystyki oraz historię motoryzacji. Seria przyczep Aero to zarazem hołd dla wynalazcy i upamiętnienie tego historycznego wydarzenia w nawiązaniu do najlepszych tradycji firmy.

eprasa.pl 1369c23fce

MAŁE, ALE NIEZAWODNE
PRZYCZEPKI KEMPINGOWE TOMPLAN

Na łamach „Polskiego Caravaningu" piszemy o dużych, luksusowych przyczepach kempingowych, w produkcji których prześcigają się światowe koncerny, ale nie zapominamy też o tych mniejszych. Taką niepozorną, choć na pewno wartą uwagi konstrukcją są przyczepki polskiej firmy TOMPLAN, które zdobyły zaufanie klientów nie tylko na rynku rodzimym, ale także za granicą.

Ich popularność nie dziwi. Są wygodne, trwałe, wyprodukowane z wysokiej jakości materiałów – skromne rozmiarami, ale za to niezwykle mobilne. Przyjrzyjmy się im bliżej.

Poznajcie Tommy'ego

Firma oferuje dwa główne modele przyczepek: Tommy oraz Mini Tommy. Ich niekwestionowanym atutem jest dopuszczalna masa całkowita poniżej 750 kg, dzięki czemu może z nimi jeździć każda osoba z prawem jazdy kategorii B. Co więcej, przyczepy TOMPLAN są zwolnione z corocznych przeglądów technicznych, co dodatkowo ułatwia ich użytkowanie. Tommy, choć to przyczepa niewielka, spełnia potrzeby większości podróżujących. To niezwykle funkcjonalny, wyposażony w wiele udogodnień domek na kołach, w którym nie zabrakło części sypialnianej i kuchennej – dostępny w wersji z łazienką (model TK 30 TL) lub bez niej (TK 30). Przyczepa wyposażona jest także w ogrzewanie, co docenią wszyscy miłośnicy podróżowania poza sezonem letnim, w chłodniejsze dni.

Mniejszą wersją jest Mini Tommy. To idealne rozwiązanie dla caravaningowców, którzy stawiają na minimalizm. Przyczepka dostępna jest w dwóch wersjach – podstawowej (TMC 25.00), bez wyposażenia, oraz pełnej (TMC 25.01), z dodatkowym aneksem kuchennym.

Dodajmy, że zarówno przyczepa Tommy, jak i Mini Tommy pozwalają na zamontowanie dedykowanych przedsionków ze stalową konstrukcją. Przedsionki te znacząco zwiększają przestrzeń wypoczynkową przyczep kempingowych i są dostępne jako osobna opcja zakupu.

Materiały i technologie

Przyczepki kempingowe TOMPLAN wykonane są z wysokiej jakości materiałów, które gwarantują trwałość i niezawodność. Do produkcji wykorzystuje się warstwowe płyty izotermiczne typu sandwich. Zamiast drewna w szkielecie przyczep zastosowano z kolei lekkie materiały z recyklingu. To wszystko przekłada się nie tylko na trwałość, ale także redukuje wagę przyczepy, co z kolei poprawia aerodynamikę i wygodę podczas jazdy.

Dodatkowo przyczepy TOMPLAN dostępne są w wersjach niehamowanych i hamowanych, co daje możliwość wyboru odpowiedniego modelu z układem wspomagającym hamowanie zestawu jezdnego. Wyposażone są także w hamulec najazdowy, zapewniając większe bezpieczeństwo podczas postojów.

Gwarancja i wsparcie

Podsumowując, jeśli szukasz przyczepy kempingowej, która łączy niewielkie wymiary, wygodę, jakość i niezawodność na długie lata, te oferowane przez TOMPLAN będą strzałem w dziesiątkę. Dodajmy, że wszystkie modele objęte są 2-letnią gwarancją. Producent zapewnia ponadto wsparcie posprzedażne dla swoich klientów, którzy mogą liczyć na pomoc i doradztwo w przypadku jakichkolwiek problemów czy pytań dotyczących użytkowania przyczepy.

tomplan.eu

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce

GOK SENSO4S PLUS
STAŁY DOSTĘP DO GAZU TO WIĘKSZA WYGODA

Ile gazu pozostało w butli? Kiedy należy ją wymienić? Te pytania towarzyszą użytkownikom kamperów i przyczep od zawsze.

Senso4s PLUS z firmy GOK kształtem mocno przypomina drona

Wielu caravaningowców zna ten lub podobny scenariusz: noc, na zewnątrz chłodno, ogrzewanie gazowe nie działa, ponieważ butla z gazem jest pusta, a wewnątrz pojazdu jest coraz zimniej. Nic takiego nie miałoby miejsca, gdyby zawczasu wiadomo było, kiedy poziom gazu w butli zbliży się do punktu krytycznego. Rozwiązaniem tych dylematów jest Senso4s PLUS – cyfrowy i inteligentny wskaźnik poziomu gazu w butli firmy GOK.

Pełna kontrola dzięki aplikacji

Użytkownicy Senso4s PLUS otrzymują odpowiednie komunikaty, gdyż w aplikacji można wybrać dowolną wartość progową. Jeśli poziom napełnienia butli spadnie poniżej tej wartości, użytkownik zobaczy powiadomienie push na swoim smartfonie lub tablecie. Wtedy jest też najwyższy czas na wymianę, zakup nowej czy napełnienie starej butli. Jeśli chcemy mieć wgląd w zużycie gazu jeszcze przed tym „komunikatem alarmowym", w aplikacji odnajdziemy odpowiednie statystyki. Krzywa pokazuje zużycie gazu w danym dniu. Jeśli aplikacja dysponuje wystarczającą ilością danych pomiarowych, oblicza wtedy prognozę i pokazuje, na jak długo wystarczy gazu.

Jak działa Senso4s PLUS?

Butlę umieszcza się bezpośrednio na Senso4s PLUS. Użytkownik musi jednorazowo wprowadzić do aplikacji dwie wartości: masę własną butli i jej maksymalną masę napełnienia. Całkowita masa określona na tej podstawie przesyłana jest do smartfona lub tabletu przez Bluetooth. Na podstawie wprowadzonych parametrów aplikacja może określić poziom napełnienia i wyświetlić go jako wartość w kilogramach lub procentach.

W trasie i na kempingu

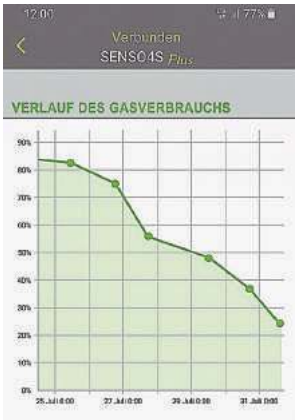
Senso4s PLUS posiada certyfikat ATEX, dzięki czemu jest szczególnie odpowiedni do stosowania w pojazdach kempingowych. Certyfikat ATEX jest konieczny, jeśli urządzenie elektryczne ma być używane na stałe w skrzynce butli gazowej. Posiada ponadto trzy czujniki, uwzględniające szczególne sytuacje. Czujnik ruchu wykrywa ruch kampera lub przyczepy kempingowej i zatrzymuje pomiar. Dlaczego? Podczas jazdy zmieniają się siły fizyczne, więc odczyty byłyby błędne. Spowodowałoby to wyświetlenie mylącego komunikatu w aplikacji. Tak zwany czujnik nachylenia zapobiega pomiarom, w momencie gdy kamper jest zaparkowany na przykład na stromym zboczu, co mocno zafałszowałoby mierzone wartości. Czujnik temperatury zatrzymuje pomiary poza zakresem temperatur od –10 do +40°C. Urządzenie jest tak zaprogramowane, że nawet po krótkim okresie jazdy automatycznie odczytuje zawartość gazu w butli już kilka chwil po zatrzymaniu lub gdy pojazd stanie ponownie na nienachylonym terenie. Do zastosowań stacjonarnych idealnie sprawdzi się Senso4s BASIC. Ta waga z niebieskimi nóżkami ma taką samą funkcjonalność, ale bez trzech opisanych czujników i bez ATEX. Są one po prostu zbędne w przypadku zastosowań wyłącznie stacjonarnych. Świetnym przykładem dla zastosowania wagi Senso4s BASIC jest grill gazowy.

eprasa.pl 1369c23fce

Połączenie z Caramatic TwoControl

System 2 butli z automatycznym przełączaniem zapewnia wysoki poziom wygody. Caramatic TwoControl umożliwia wygodne monitorowanie instalacji gazowej z wnętrza pojazdu, bez konieczności ciągłego zaglądania do skrzynki z butlami. Użytkownik widzi na urządzeniu, która butla gazowa – robocza lub rezerwowa – jest aktualnie używana, może też jednocześnie sterować ogrzewaniem reduktora i monitorować stan jego pracy. TwoControl firmy GOK jest kompatybilny nie tylko z systemami DriveTwo, ProTwo i SwitchTwo z serii Caramatic firmy GOK, ale także ze srebrnymi systemami DuoControl CS i DuoComfort firmy Truma.
Każdy, kto używa Caramatic TwoControl i Senso4s PLUS razem, stworzył warunki do optymalnego monitorowania i stałych dostaw gazu. A to gwarancja spokojnych nocy!

Aplikacja prowadzi użytkownika przez kolejne kroki za pomocą zdjęć



Prognoza i stały monitoring zużycia

Caramatic TwoControl

Aby uruchomić wskaźnik Senso4s PLUS, należy:

- pobrać aplikację,
- sparować Senso4s PLUS z aplikacją przez Bluetooth,
- skalibrować Senso4s PLUS bez butli z gazem,
- wprowadzić do aplikacji tarę i masę napełnionej butli gazowej,
- nastawić Senso4s PLUS na średnicę butli gazowej,
- ustawić butlę gazową na Senso4s PLUS i rozpocząć monitorowanie.

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce

BALCAMP – INNOWACYJNOŚĆ METODĄ WALKI Z RECESJĄ

Przymusowe zamknięcie w domach dało wszystkim mocno popalić, więc każda forma ucieczki z tej sytuacji była atrakcyjna. Polacy masowo odkrywali uroki ogródków działkowych, zwrócili się też w stronę pojazdów kempingowych. Sprawę ułatwiała luka w przepisach, która co prawda nie zezwalała na biwakowanie na kempingach, ale mogły one służyć jako parking w czasie epidemii.

Ceny kamperów i przyczep wystrzeliły w górę, dealerzy, producenci i firmy przebudowujące samochody na cele kempingowe nie nadążały za popytem. Brak komponentów wskutek zaburzeń produkcyjnych nadwątlił jednak podaż i wytwórcy aut nie byli w stanie utrzymać tempa produkcji sprzed pandemii.
To już dość znana historia, której dodatkowego impetu dodały agresja Rosji na Ukrainę wraz z pogłębiającą się inflacją. Skutki ekonomiczne są odczuwalne przez każdego z nas, ale rynek auto-moto adekwatnie reaguje na te warunki. Obecnie dochodzimy do momentu, kiedy kwota do zapłacenia za nowego kampera lub kampervana zaczyna oscylować w okolicy pół miliona złotych. Na przykład cena nowego MAN-a lub VW Craftera z napędem 4×4, bez większych szaleństw z wyposażeniem, to ok. 250 tys. zł netto. Podkreślmy, to cena gołego blaszaka do zabudowy – ta zaś to kolejne 200 tys. do doliczenia dla klienta końcowego. Do tego dochodzą nieustające problemy z dostępnością podwozi. Nie dość, że ceny robią się bajońskie, to jeszcze zwyczajnie nie ma „na czym robić". Z próżnego w puste to i Salomon nie naleje.
Branża firm budujących kampery w Polsce po początkowym boomie aktualnie zderza się z poważną recesją. Kolosalny wzrost cen pojazdów, w tym właśnie komponentu bazowego, dla krajowych wytwórców kampervanów skutkuje finalnie wysoką ceną gotowego pojazdu kempingowego. Czy zatem zakup produktu jest nadal opłacalny dla użytkownika, detalicznego klienta? Rynek wciąż transformuje.
W tych realiach Balcamp mocno dywersyfikuje produkcję, by utrzymać pozycję na rynku. Skupia się na wykorzystywaniu swoich mocnych stron, budując kampervany na indywidualne zamówienia na autach powierzonych przez klientów. Firma słynie z tego, że nie boi się wyzwań ani projektowania niestandardowych rozwiązań. Nie zatrzymuje się też w dotychczasowych strefach produkcji, lecz szuka nowych dróg rozwoju, pozwalających nie zwalniać tempa. Stawia czoła trudnym i dynamicznym zmianom rynku, szukając na nim nowych miejsc do zagospodarowania.
Na nadchodzące targi w Düsseldorfie, które odbędą się pod koniec wakacji, Balcamp przygotowuje zupełnie nowe produkty. Próbuje swoich sił w budowie przyczep kempingowych i to nie byle jakich, bowiem inspirowanych jednymi z najbardziej kultowych przyczep na świecie, amerykańskimi airstreamami. Poza tym w budowie jest prototyp przyczepy oddającej hołd jednemu z pojazdów wszechczasów – Volkswagenowi T1, zwanemu potocznie Bulikiem. To bardzo odważny stylistycznie koncept, który na pewno spotka się z ogromnym zainteresowaniem i – miejmy nadzieję – pozwoli jednemu z naszych krajowych liderów branży caravaningowej pokonać trudności i zawirowania rynkowe w tych niełatwych czasach. A te zmuszają przedsiębiorców z naszego segmentu rynku do alternatywnych działań i ścieżek rozwoju.

balcamp.pl

eprasa.pl 1369c23fce

ZNAJDŹ RÓŻNICĘ

NADAL NIE MOŻESZ ZNALEŹĆ?

SKORZYSTAJ Z NASZEJ PORÓWNYWARKI

NAJWIĘKSZA WYSZUKIWARKA I PORÓWNYWARKA KAMPERÓW W POLSCE

Ponad 1000 modeli z rocznika 2021, 2022 i 2023

https://polskicaravaning.pl/katalog-kamperow/

KATALOG KAMPERÓW

KIEROWCO!

Ile może kosztować Cię brak ważnego OC?

Jeśli spowodujesz wypadek bez ważnego OC, to **Ty płacisz za wyrządzone szkody**. Może to być nawet KILKA MILIONÓW ZŁOTYCH!

Mam OC, jestem OK!

UBEZPIECZENIOWY FUNDUSZ GWARANCYJNY PRZYPOMINA: musisz mieć ubezpieczenie komunikacyjne OC bez przerwy przez cały okres posiadania pojazdu, aż do dnia jego zbycia lub wyrejestrowania.

Wejdź na: **www.ufg.pl** i zobacz, co umożliwia **System Monitorowania Ubezpieczeń Obowiązkowych**.

Fundusze Europejskie Polska Cyfrowa · Rzeczpospolita Polska · ufg Ubezpieczeniowy Fundusz Gwarancyjny · Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

SERWIS • WYPOŻYCZALNIA • SPRZĘT I AKCESORIA CARAVANINGOWE • PARKING

PRODUCENT KAMPERÓW

balcamp

WE CREATE ADVENTURES

BALCAMP Sp. z o.o Sp. Komandytowa, ul. Wołodyjowskiego 7, Łapino, 83-050 Kolbudy

tel. 511 139 783, tel. 58 683 00 83 • e-mail: biuro@balcamp.pl, **www.balcamp.pl**

eprasa.pl 1369c23fce

ŻYCIE TO PODRÓŻ **CIESZ SIĘ JAZDĄ!**

Ten świetny slogan to pierwsze, co widzimy, wchodząc na stronę słoweńskiego producenta, który swoje pojazdy tworzy właśnie tak, by radość z jazdy i komfort podróży były na najwyższym poziomie.

bravia mobil

Korzenie firmy wyrastają z ponad 35-letniej tradycji i doświadczenia w produkcji mebli. Doświadczenie to jest doskonałym punktem wyjścia do projektowania zabudów kamperowych, bowiem lata praktyki w meblarstwie niosą za sobą potężną wiedzę zdobywaną przez dziesięciolecia. Przede wszystkim jest to znajomość materiałów, ich parametrów technicznych, jakości, wytrzymałości, odporności na uszkodzenia i optymalnego zastosowania. Poza tym doświadczenie w projektowaniu mebli pociąga za sobą dogłębną znajomość ergonomii, estetyki i innych walorów użytkowych. Tak rozległa wiedza pozwala na dopracowanie każdego elementu w najdrobniejszym szczególe. Dbałość o detale ma nie tylko znaczenie z punktu widzenia stylistyki, odwdzięcza się również jakością wykonania, co za tym idzie – trwałością w użytkowaniu. Skupienie tak dużej uwagi na jakości zabudowy sprawia, że użytkownik może cieszyć się komfortem, urodą i praktycznością swojego kampera przez długie lata.

W przypadku samochodów kempingowych marki Bravia stosowane są wyłącznie wyselekcjonowane materiały najwyższej jakości, w tym lite drewno do wykonania detali, oraz wysokiej jakości wyposażenie dodatkowe. Wszystkie zainstalowane urządzenia dodatkowe to produkty i rozwiązania renomowanych europejskich producentów tj.: Truma, Dometic, Thetford. Dostawcy zewnętrzni również dobierani są w taki sposób, by klient końcowy mógł bez obaw i z pełną satysfakcją użytkować swój pojazd kempingowy przez długie lata, zarówno podczas krótkich wycieczek, długich podróży, jak i wakacji w mieście lub na łonie natury. Celem firmy jest zadowolenie użytkownika nie tylko w momencie zakupu, ale też w trakcie eksploatacji.

W projektowaniu i wykonaniu rozwiązań w zabudowach kamperowych Bravia Mobil kieruje się zasadą perfekcji – zarówno

eprasa.pl 1369c23fce

w funkcjonalności, jak i estetyce. Wysoko rozwinięty zmysł szczegółu wypracowany przez lata w branży meblarskiej sprawia, że specjaliści poświęcają wiele uwagi wykończeniu krawędzi, eleganckich linii i innych ważnych elementów, nadających meblom charakter i styl.

Najmniejszy nawet szczegół nie jest pozostawiony przypadkowi, wszystkie elementy mebli są wykonywane i wykańczane ręcznie w słoweńskiej fabryce. Najwyższa jakość i dopracowane wzornictwo są osiągane dzięki pracy doświadczonych stolarzy i rzemieślników, których wyszkolone oczy i zręczność zmieniają wnętrze samochodów kempingowych marki Bravia w wygodną i przyjemną przestrzeń życiową. Dzięki temu użytkownicy mogą poczuć się równie komfortowo jak w domu i doświadczać przyjemności z użytkowania zapewnionej im przez pojazd będący ich mieszkaniem w podróży, bez względu na to, czy jest to wyprawa w zimne góry, czy wycieczka na ciepłe śródziemnomorskie plaże.

Kampery marki Bravia budowane są na podwoziach pojazdów: Peugeot Traveller, Peugeot Boxer, MAN lub Mercedes-Benz Sprinter. Słoweński producent ma w ofercie aż 4 opcje modelowe:

- Swan 599 – na bazie Peugeota Boxera,
- Swan 636 599 – na bazie Peugeota Boxera, z możliwością dwojakiej aranżacji sypialni,
- Swan 680 – przestronny kamper na bazie MANa TGE,
- Swan 699 – dla najbardziej wymagających klientów, zbudowany na bazie Mercedesa Sprintera.

Niektóre z nich, tj. Swan 599 i 636, są dostępne w wersjach kolorystycznych: Edition 30, Classic lub Trend.

Modele są zróżnicowane pod względem wielkości i poziomu komfortu, dlatego każdy znajdzie w nich rozwiązanie optymalne dla siebie. Nabywcy mają również do dyspozycji szeroką gamę akcesoriów dodatkowych – począwszy od markiz, bagażników rowerowych, przez TV i SAT, dodatkowe nagłośnienie czy nawigację, po panele solarne, pozwalające cieszyć się pełną niezależnością energetyczną.

Doświadczenie w branży meblarskiej sprawiło, że kampery marki Bravia są doskonale zaprojektowane i wykonane, zaś ergonomiczne rozwiązania zastosowane w tych pojazdach sprawiają, że bytowanie w nich jest czystą przyjemnością. Ponadczasowa stylistyka wnętrz i dokładność wykonania nie są bez znaczenia, pogłębiając doświadczenie komfortu o walory estetyczne. Pojazdy z liinii modelowej Swan godnie reprezentują urodę i elegancję królewskiego łabędzia, którego imię noszą.

kampery.suwalowski.com

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce

TWOJE MARZENIE NA KOŁACH

INDYWIDUALNE ZABUDOWY NA PICK-UPACH, VANACH I CIĘŻARÓWKACH

Chodzi za tobą marzenie o własnym, niepowtarzalnym domu na kółkach? Fachowcy z firmy Beskidia pomogą w jego realizacji. A wszystko rozpoczyna się od czystej kartki, która w toku rozmów z klientem zapełnia się następnymi szczegółami, od układu wnętrza po fakturę materiałów. Kolejne elementy układanki zamieniają marzenie w wizję, a już do realizatorów należy, aby wizję tę zmaterializować.

eprasa.pl 1369c23fce

– Budujemy pod klienta, zgodnie z jego zapotrzebowaniem i oczekiwaniami – podkreślają przedstawiciele firmy. – Nie ograniczamy się przy tym do standardowych rozwiązań. Dbamy o każdy szczegół, dopasowując elementy wnętrza do gustu klienta. Nie znajdziesz u nas dwóch identycznych zabudów.

Jedną z ciekawszych realizacji firmy z Ustronia jest kampervan na Fordzie Transicie, którym podróżują m.in. zwierzaki. W projekcie uwzględniono zarówno miejsce na kuwetę dla kota, jak i system zaczepów do przypięcia czworonogów na kempingu. Ciekawostką jest również zabudowa kasety WC – tu wyciągana ze środka, a nie z zewnątrz samochodu, jak zwykle. To rozwiązanie nie tylko funkcjonalne, ale i niezaburzające linii zewnętrznej auta.

Oprócz kompleksowych zabudów firma świadczy także usługi częściowe, jak montaż paneli słonecznych, klimatyzacji, okien czy instalacji wodnej i elektrycznej. Markiza rozsuwana za pomocą pilota, schodek elektryczny, ciekawy system oświetlenia wnętrza, system szafek... – możliwości są nieograniczone, a klient decyduje, które z rozwiązań będą mu w ogóle potrzebne.

Kilka słów o dachach oferowanych w dwóch konfiguracjach:

- podnoszone ze sztywnymi ścianami, które zapewniają izolację termiczną i akustyczną, dzięki czemu zabudowa z podnoszonym dachem może być zabudową zimową;
- standardowe zabudowy z dachami wysokimi.

– Zabudowy mogą opuszczać nasze warsztaty w różnym stanie wykończenia: od gotowych do podróży po te, które klient będzie mógł samodzielnie wykończyć – dodają przedstawiciele firmy, zapraszając przy okazji do swojego salonu wystawowego w Ustroniu. Na miejscu można zaopatrzyć się m.in. w namioty dachowe, markizy samochodowe, lodówki turystyczne i wiele innych akcesoriów.

Z realizacjami firmy zapoznać się można na stronie internetowej **beskidia.eu**

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce

WYSOKIE RACHUNKI ZA PRĄD NA POLU KEMPINGOWYM? **PODPOWIADAMY, JAK JE OBNIŻYĆ**

Problem coraz wyższych rachunków za prąd dotyczy większości przedsiębiorców, również właścicieli pól kempingowych. Chcąc zapewnić swoim gościom rozwiniętą infrastrukturę i dostęp do energii elektrycznej, muszą liczyć się z dużymi kosztami, zwłaszcza w sezonie. Czy istnieje sposób, aby choć trochę zaoszczędzić? Doskonałym rozwiązaniem mogą być panele fotowoltaiczne EcoFlow oraz nowy system EcoFlow PowerStream.

O podwyżkach cen prądu jest głośno od jakiegoś czasu. Z problemem tym mierzą się również właściciele kempingów. Niektóre pola oferują nie tylko miejsca postojowe, ale też dostęp do energii elektrycznej, oświetlenie, bloki sanitarne, dobrze wyposażone kuchnie czy Wi-Fi. Wszystko to wymaga zasilania, które niestety kosztuje – a ceny są coraz wyższe. Jak sobie z tym radzić? Ciągłe podnoszenie opłat za pobyt na kempingu na dłuższą metę nie jest dobrym rozwiązaniem. Inflacja dotyka również turystów – jeśli nie będą mogli pozwolić sobie na wypoczynek na polu kempingowym, po prostu nie wyjadą na wakacje lub zarezerwują nocleg gdzieś indziej. A to oznacza mniejszy zarobek.

Postaw na fotowoltaikę

Doskonałym wyjściem z sytuacji może być inwestycja w fotowoltaikę. Przykładowo dostępne w ofercie EcoFlow przenośne panele fotowoltaiczne umożliwiają szybkie i efektywne pozyskiwanie energii elektrycznej ze słońca, dzięki czemu można zasilać przynajmniej niektóre urządzenia na polu kempingowym właściwie za darmo!

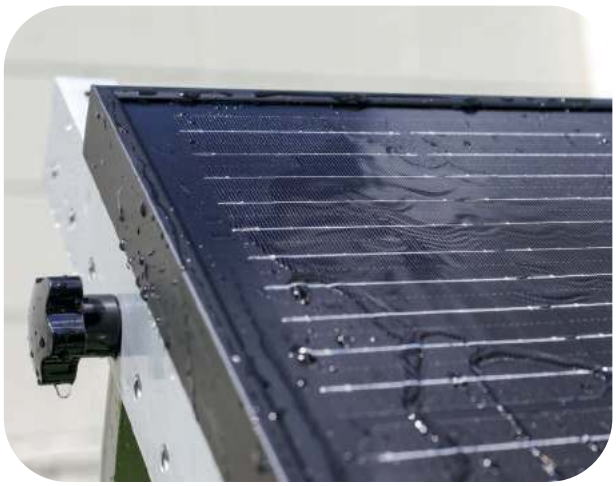
W ofercie dostępne są różne modele paneli. Można zdecydować się na przykład na panele o mocy 400 W lub dwustronne o mocy 220 W. Oba warianty wyróżniają się wysoką sprawnością, co oznacza, że mogą efektywnie wytwarzać duże ilości energii elektrycznej z bezpośredniego światła słonecznego. Są też bardzo wytrzymałe i cechują się wodoodpornością IP68, a zatem niestraszne im nawet bardzo trudne warunki.

EcoFlow PowerStream – system fotowoltaiczny ze stacją zasilania

Właściciele kempingów mogą też zainteresować się najnowszym rozwiązaniem EcoFlow w zakresie fotowoltaiki. PowerStream pozwala wygodnie korzystać z energii słonecznej, a jej ewentualne nadwyżki magazynować w przenośnej stacji zasilania. Dzięki temu można zaoszczędzić prąd, obniżyć rachunki i przygotować się na ewentualne awarie.

System PowerStream obejmuje kilka elementów:

- mikroinwerter – stanowi serce całego systemu i umożliwia podłączenie pozostałych elementów,
- panel fotowoltaiczny – PowerStream pozwala na podłączenie paneli fotowoltaicznych o łącznej mocy 800 W,
- gniazdka Smart Plug – inteligentne gniazdka, które umożliwiają monitorowanie, zarządzanie i przydział energii w czasie rzeczywistym. Można też zdalnie kontrolować podłączone do



eprasa.pl 1369c23fce

nich urządzenia za pomocą aplikacji,
- stacja zasilania – system jest kompatybilny z większością stacji zasilania EcoFlow o różnych pojemnościach (od 256 Wh do nawet 3,6 kWh).

PowerStream na polu kempingowym?

Jak najbardziej! Rozwiązanie EcoFlow pozwoli zasilać przynajmniej niektóre urządzenia przy użyciu darmowej, ogólnodostępnej energii słonecznej, a tym samym obniżyć rachunki i zaoszczędzić pieniądze. Warto też korzystać z dedykowanej aplikacji, która umożliwia m.in. monitorowanie zużycia prądu w czasie rzeczywistym.
PowerStream przyda się również w sytuacjach awaryjnych. Jeśli nastąpi nagła przerwa w dostawie energii elektrycznej, dzięki panelom fotowoltaicznym i stacji zasilania właściciele kempingów będą mogli zadbać o nieprzerwane działanie najważniejszych sprzętów.
Dodajmy, że system jest bardzo prosty w montażu i można go bez problemu zamontować w dowolnym miejscu.

Fotowoltaika sposobem na obniżenie rachunków

Jak wiadomo, dzięki fotowoltaice można sporo zaoszczędzić – początkowe koszty inwestycji prędzej czy później zwracają się. Niższe rachunki za prąd, większa niezależność energetyczna i ewentualne zasilanie awaryjne – te i inne korzyści są dostępne również dla właścicieli pól kempingowych. System PowerStream i panele fotowoltaiczne EcoFlow są proste w instalacji i wygodne w użytkowaniu, a przy tym znacznie ułatwiają oszczędzanie – z pewnością warto zainteresować się takimi rozwiązaniami.

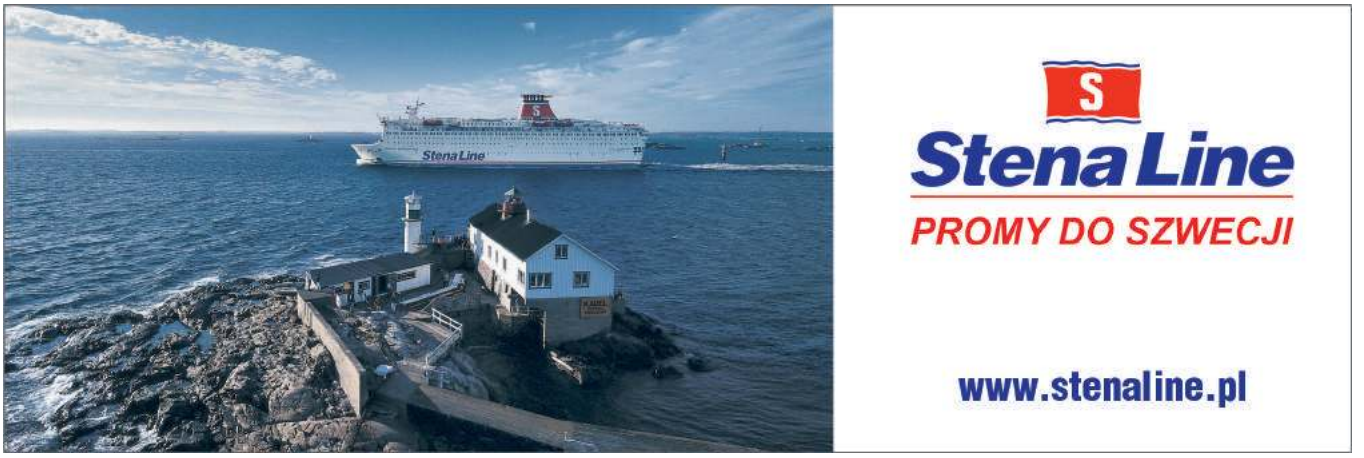
ecoflow.com.pl/kategorie/powerkits

Zalety fotowoltaiki

- Zwrot z inwestycji – początkowe nakłady finansowe są wprawdzie spore, ale zwrot z inwestycji jest wysoki i stosunkowo szybki.
- Oszczędność – korzystając z energii słonecznej wygenerowanej za pomocą paneli, można znacznie obniżyć rachunki za prąd.
- Rozwiązanie przyjazne dla środowiska – panele fotowoltaiczne pozwalają korzystać z odnawialnego źródła energii. Nie generują też szkodliwych zanieczyszczeń.
- Zasilanie awaryjne – jeżeli nastąpi awaria prądu, pozyskana za pomocą paneli energia słoneczna zapewni zasilanie najważniejszym urządzeniom na kempingu.
- Niskie koszty utrzymania – panele fotowoltaiczne są stosunkowo proste i tanie w konserwacji.
- Większa niezależność energetyczna – fotowoltaika pozwala częściowo lub całkowicie uniezależnić się od sieci energetycznej.
- Mobilność – panele fotowoltaiczne EcoFlow wyróżniają się przenośną, składaną konstrukcją, dzięki czemu można bez problemu przenosić je z miejsca na miejsce.
- Dostęp do prądu w dowolnej lokalizacji – panele fotowoltaiczne mogą zapewnić energię elektryczną również na tych polach kempingowych, które znajdują się w odległych lokalizacjach, gdzie dostęp do innych form zasilania bywa utrudniony.

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce



eprasa.pl 1369c23fce

KOMFORT I STYL
OKNA MADOVAN W KAMPERZE

Trwałość, funkcjonalność i atrakcyjny wygląd – to trzy cechy, które powinny charakteryzować dobre okna ścienne w kamperze. Takie są okna polskiej firmy Madovan, które znajdziecie w ofercie Grupy Elcamp.

Do ich produkcji wykorzystywane są podwójne przeszklenia akrylowe, aluminiowa rama oraz specjalne uszczelki EDPM. Dzięki temu okna są odporne na uszkodzenia mechaniczne, dają wysoki komfort termiczny – zarówno zimą, jak i latem, a także bardzo dobrze chronią przed hałasami z zewnątrz. Madovan Atlas Wide zaprojektowano tak, by zapewniały też odpowiedni poziom wentylacji, co z jednej strony wpływa na wygodę podróżujących, a z drugiej chroni przed zaszronieniem i zamarzaniem okien od środka. Zamki umożliwiają ustawienie mikro-wentylacji, zaś wielopozycyjny system gazowych siłowników teleskopowych gwarantuje łatwość otwierania i zamykania.

Co równie ważne okna w zestawie posiadają aluminiową ramę wewnętrzną z roletą i moskitierą. Moskitiera skutecznie powstrzyma owady, z kolei roleta plisowana z zewnętrzną warstwą Thermo skutecznie zaciemni wnętrze i pozwoli cieszyć się maksymalną prywatnością. Pomiędzy roletą a moskitierą w aluminiowej ramie znajduje się mocowanie, które pozwala złączyć dwie rolety razem. Okna po zamknięciu są płasko zlicowane z ramą i poszyciem samochodu, a dodatkowo szyba przylega bardzo ciasno do ramy, uniemożliwiając włamanie przez podważenie.

Okna boczne Madovan dostępne są m.in. w rozmiarach 500 × 500, 700 × 400 oraz 900 × 500 cm

elcamp.pl

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce

WAKACJE, WOLNOŚĆ PODRÓŻE i... DYNACOOK!

Na ten czas w roku czekają wszyscy. Pogoda jest coraz lepsza, zaczynają się pojawiać nowe pomysły na podróże, z nieokiełznaną radością zaglądamy do map i przewodników w celu znalezienia nowego miejsca do odkrycia. Podróże kamperem to wolność, swoboda i lekkość. To zjechanie z utartych szlaków w poszukiwaniu przygody.

DYNA**COOK**
CAMPER & YACHT

eprasa.pl 1369c23fce

Dokładnie takie samo podejście do podróży ma Dynaxo, polski producent gazowych płyt ceramicznych DynaCook z serii Camper&Yacht. Zobaczmy ten wyjątkowy obraz prosto z wakacji. Urokliwe zakątki do odkrycia, malownicza trasa, którą pokonujemy kamperem. Zatrzymujemy się w nowym miejscu, które zachwyca klimatem. Na miejscowym ryneczku kupujemy świeże warzywa, uprawiane nieopodal owoce, świeży ser i lokalne wędliny. Wracamy do kampera, gdzie możemy delektować się smakiem wakacji razem z naszą rodziną. Smakiem, który lubimy i znamy, a który jest tak łatwy do uzyskania dzięki wygodnej kuchence. Wspólny posiłek po dniu pełnym wrażeń to wisienka na torcie – doskonały moment na podzielenie się wrażeniami, ale też chwila na odpoczynek.

DynaCook powstało w technologii „gaz pod szkłem". Producent gazowych płyt ceramicznych początkowo tworzył je z myślą o kuchniach domowych, jednak z czasem zauważył tkwiący w nich potencjał, więc zaproponował wykorzystanie ich także w przestrzeniach mniejszych, mobilnych. Kuchnie w kamperach czy na jachtach wymagają technologii, która będzie bezpieczna i użytkowa. Umiejscowienie procesu spalania gazu pod ceramiczną powierzchnią to gwarancja bezpieczeństwa użycia – brak otwartego ognia. Sama płyta to również niesamowita wygoda gotowania, nie potrzebujemy specjalnych garnków czy naczyń. Utrzymanie płyty w czystości również nie jest problematyczne. DynaCook daje nam jeszcze jeden dodatkowy aspekt – wyjątkowy design płyty. Jej estetyczny wygląd sprawia, że kącik kuchenny wygląda czysto i nowocześnie, co z pewnością sprawi, że gotowanie stanie się przyjemnością!

Gazowa płyta ceramiczna DynaCook to także wygoda wyboru modelu. W serii Camper&Yacht do dyspozycji mamy 3 wersje kuchenki. Wariant X2 mini to najmniejsza z dostępnych gazowych płyt marki. Posiada 2 pola grzewcze, a jej zmniejszona płyta sprawia, że model ten doskonale sprawdzi się w małych przestrzeniach kuchennych. Wariant X2 to także płyta dwupalnikowa, jednak w tym przypadku mamy nieco większą przestrzeń, dającą jeszcze większy komfort gotowania. DynaCook X3 to 3 pola grzewcze na praktycznie standardowej szerokości płycie. Z pewnością docenią ją fani gotowania!

„Gaz pod szkłem" to podróżowanie na własnych zasadach. To gotowanie w podróży, z wykorzystaniem łatwo wymiennej butli gazowej i z jedynie śladowym zużyciem prądu. DynaCook wie, że jak podróżować, to tylko we własnym stylu!

dynacook.pl

eprasa.pl 1369c23fce

LODY I CHŁODNE NAPOJE ZAWSZE POD RĘKĄ **PRZENOŚNE LODÓWKI KOMPRESOROWE YOLCO**

Z przenośnymi lodówkami kompresorowymi Yolco możemy nie tylko schłodzić prowiant, ale nawet mrozić go. Wystarczy podłączyć urządzenie do źródła zasilania, wybrać temperaturę w zakresie od +20°C do –20°C i odczekać, aż panel sterowania wyświetli odpowiednie wartości. Dzięki specjalnej obudowie możemy cieszyć się chłodnymi posiłkami przez wiele godzin. Co jednak, gdy planujemy znacznie dłuższy wypoczynek na rozpalonej słońcem plaży?

eprasa.pl 1369c23fce

Firma Arkas – producent sprzętu Yolco – pomyślała o wszystkim. Dzięki dedykowanej, niezwykle wydajnej baterii zewnętrznej nie musimy już martwić się o dostęp do źródła zasilania, gdy znajdujemy się daleko od samochodu lub gniazdka sieciowego. W ofercie sklepu znajdziemy 2 modele baterii zewnętrznych.
YopowerBank CSX5 ma pojemność 13 000 mAh. Ten model został dodatkowo wyposażony w gniazdo szybkiego ładowania USB-A Fast Charge oraz wygodne okablowanie, umożliwiające ładowanie urządzeń za pośrednictwem wtyczki do gniazda zapalniczki samochodowej. Dzięki temu rozwiązaniu zyskujesz większą elastyczność i wygodę w podróży.
Druga z baterii to jeszcze potężniejszy i bogatszy YopowerBank RSX6 o mocy aż 20 000 mAh. Wyposażony w 2 gniazda szybkiego ładowania USB-A oraz gniazdo USB-C, przeznaczony zarówno do bezpośredniego ładowania urządzeń, jak i do ładowania samego powerbanku – oczywiście z odpowiednim adapterem sieciowym.
Obie baterie doskonale współpracują ze wszystkimi lodówkami Yolco, z których na szczególną uwagę zasługują modele z serii BX – dostępne w różnych kolorach i pojemnościach (28, 39 lub 47 l). Podobnie jak wszystkie inne lodówki tej marki, również modele BX wyposażone zostały w moduł Bluetooth, który umożliwia zdalne sterowanie urządzeniem za pomocą dedykowanej aplikacji Yolco na urządzenia z Androidem oraz iOS.
Te praktyczne lodówki doskonale sprawdzają się w transporcie, podczas podróży. Wyposażone zostały w kółka, rączki i wygodny teleskopowy uchwyt, dzięki którym można z łatwością przemieszczać je z miejsca na miejsce. W zestawie z lodówką znajdziemy także niezbędne okablowanie umożliwiające zasilanie urządzenia zarówno prądem zmiennym z gniazda sieciowego, jak i prądem stałym z gniazda zapalniczki samochodowej.
To ostatnie rozwiązanie zabezpieczone zostało dodatkowo modułem chroniącym przed rozładowaniem akumulatora.
Choć bateria zewnętrzna sprzedawana jest osobno, zdecydowanie warto rozważyć zakup zestawu, aby móc cieszyć się beztroskimi chwilami pod słońcem, z chłodnymi napojami na wyciągnięcie ręki.

Z pełną gamą produktów można zapoznać się na stronie **yolco.pl**

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce

WEBASTO
CCT 28V i CCT 36V

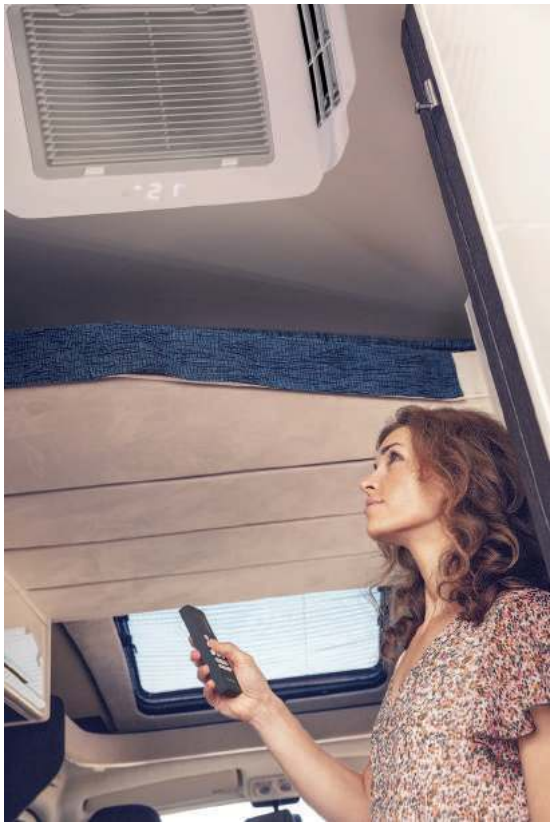
Gama klimatyzatorów z rodziny Cool Top Trail została rozbudowana do 7 modeli. Dwa najnowsze – w porównaniu do dotychczas oferowanych o podobnej mocy – są przede wszystkim lżejsze. Nowością debiutujących urządzeń jest 2-zakresowy tryb pracy EKO i zintegrowany sterownik dotykowy Touch Control.

Webasto Cool Top Trail 28V i Cool Top Trail 36V – te dwa modele dołączają do serii 5 klimatyzatorów dachowych typu split

COOL TOP TRAIL 20/24/28/34/35 to gama klimatyzatorów dachowych – dobrze znanej propozycji firmy Webasto przeznaczonej do montażu w kamperach i przyczepach kempingowych. Urządzenia chłodnicze z rodziny Cool Top Trail (w skrócie: CTT) są wyposażone w funkcję pompy ciepła, więc mogą dogrzewać pokłady domów na kołach, nawet gdy przyjdzie im pracować w temperaturze do –5°C. Obudowa urządzeń wykonana jest z polipropylenu stabilizowanego promieniami UV, dzięki czemu jest wytrzymała, a jednocześnie lekka. W nowych propozycjach inżynierowie Webasto postanowili jeszcze bardziej odchudzić owe konstrukcje i tak powstały modele 28V i 36V.

Webasto Cool Top Trail 28V stanowi rozwinięcie modelu CCT 28. Ma te same wymiary jednostki dachowej (855 × 657 × 215 mm) i panelu podsufitowego. Jest zasilany tym samym czynnikiem chłodniczym (R410a), ale jest o 0,6 kg lżejszy. Redukcja masy (34,9 kg) jest więc niewielka, ale dość znacznie udało się zmniejszyć

eprasa.pl 1369c23fce



maksymalne natężenie prądu elektrycznego – z 6,3A do 5,8 A. Moc chłodnicza i źródła ciepła (odpowiednio: 2800 i 2600 W) są w modelu V identyczne jak w CCT 28. Pod tym względem dużo lepiej wypada druga z nowości.

Webasto Cool Top Trail 36V odziedziczył po modelu CCT 34 obudowę. Ma więc te same wymiary jednostki dachowej (1122 × 850 × 223 mm), ale jest o ponad 6 kg lżejszy. Ma masę 41,9 kg, a przy tym jest o kilkaset watów wydajniejszy. Klimatyzator o mocy chłodniczej 3600 W i 3300 W jako źródło ciepła to odpowiednio o 200 i 300 W więcej. Co istotne, bez zmian pozostaje maksymalne natężenie prądu elektrycznego – to nadal 7,4 A.

Obie nowości mają w standardzie funkcję łagodnego startu kompresora. Oznacza to nie tylko bardzo niski poziom hałasu podczas rozruchu, ale właśnie ograniczenie zapotrzebowania na tzw. pik niezbędnej do niego energii. Absolutną nowością obu modeli są piloty zdalnego sterowania, które wzbogacono o 2-zakresowy tryb pracy EKO. Ten działa bardzo intuicyjnie. Aktywując EKO 1, redukujemy wydajność wentylatora nawiewowego o 30%, a po ponownym przyciśnięciu mamy tryb EKO 2, co oznacza redukcję o 60%. Chcąc powrócić do normalnych nastaw, wystarczy trzeci raz przycisnąć tak oznaczony piktogram. Dla jeszcze większej wygody obudowy podsufitowe klimatyzatorów zintegrowano ze sterownikiem dotykowym. Touch Control pozwala zarządzać trybem chłodzenia, grzania i wentylowania wnętrza.

REKLAMA

eprasa.pl 136

ODKRYWAJ ŚWIAT **W KOMFORTOWYCH WARUNKACH**

Ponieważ w ostatnich latach coraz częściej dokuczają nam fale upałów, na forach poświęconych caravaningowi nie ustają dyskusje na temat klimatyzacji w kamperach i przyczepach kempingowych. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom rynku, marka Sinclair, obecna na rynku od 21 lat, stworzyła klimatyzator, który pozwala czuć się komfortowo w każdych warunkach klimatycznych – przez cały rok.

21 LAT NA RYNKU

Klimatyzatory dachowe to urządzenia, które zapewnią komfort cieplny w trakcie pobytu w kamperze – czy to podczas piekielnych upałów, czy w chłodniejsze dni. Urządzenia marki Sinclair pracują w zakresie od –5 do 46°C (w zależności od trybu), instalacja jest łatwa, a jeszcze prostsze jest sterowanie. Wyposażone są w bezprzewodowy pilot, moduł Wi-Fi, wyświetlacz LCD, wbudowane oświetlenie LED i programator dzienny. Dzięki adapterowi dachowemu ASV-PA montaż staje się prosty i wygodny. Dodatkowo klimatyzatorem można sterować poprzez aplikację, która dostępna jest na systemy operacyjne Android i iOS.

W ofercie firmy Sinclair znajdziemy 2 modele klimatyzatorów: ASV-25BS (moc chłodnicza – 2,6 kW, moc grzewcza – 2,4 kW) oraz ASV-35BS (moc chł. – 3,6 kW, moc grz. – 3,4 kW), które pracują cicho, nie zakłócając wypoczynku. To istotne dla wszystkich tych, którzy uważają caravaning za synonim wyciszenia.

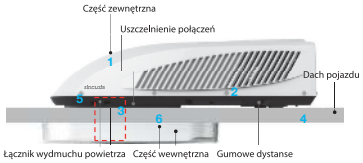
Aby zainstalować taki klimatyzator, wymagana jest grubość dachu na poziomie 30-80 mm oraz otwór montażowy o wymiarach 400 × 400 mm. Zasilanie jest jednofazowe (230 V/50 Hz), a cała konstrukcja smukła i łatwa w czyszczeniu. 2-letnia gwarancja to dodatkowy atut.

Klimatyzatory Sinclair z roku na rok cieszą się coraz większą popularnością i zaufaniem. Zgrany zespół profesjonalistów zapewnia doskonałą współpracę z partnerami w wielu krajach na całym świecie. Polityka Sinclair Global Group opiera się na zasadach długoterminowej kooperacji i tworzeniu wysokiej jakości produktów. Firma regularnie organizuje szkolenia techniczne w swojej akademii, aby mieć pewność, że wszyscy jej partnerzy dysponują aktualnymi informacjami o nowościach. W Polsce marka Sinclair obecna jest od 2005 roku, a jej wyłącznym przedstawicielem jest Technika Chłodzenia Sp. z o.o. z siedzibą w Zabrzu. Przemyślana i konsekwentnie realizowana polityka sprzedaży, dobra jakość produktu, zaplecze techniczne oraz duże stany magazynowe sprawiają, że klimatyzatory tej marki cieszą się coraz większym uznaniem, co potwierdzają oficjalne statystyki sprzedaży HVAC.

W 2022 roku wygląd i waga klimatyzatora marki Sinclair zostały odświeżone. To smukłe i eleganckie urządzenie nadaje się do każdego wnętrza. Waga jednostki zewnętrznej wynosi jedynie 35 kg. Na rynku klimatyzatorów dachowych do kamperów to naprawdę nowoczesne i lekkie rozwiązanie.

eprasa.pl 1369c23fce

Urządzenie wyposażone jest w adapter dachowy ASV-PA, co sprawia, że montaż staje się prosty i wygodny



Funkcje klimatyzatora

Moduł Wi-Fi

Klimatyzator wyposażony jest w moduł Wi-Fi, umożliwiający jego obsługę przez specjalną aplikację na smartfony. Dzięki temu urządzeniem można sterować za pomocą telefonu, korzystając z bogatej listy funkcji urządzenia.

Ekologiczny i wydajny czynnik

Klimatyzatory dachowe Sinclair pracują w oparciu o ekologiczny i wydajny czynnik chłodniczy R32.

Funkcja „I feel"

Czujnik zainstalowany w bezprzewodowym pilocie pozwala kontrolować przepływ powietrza oraz temperaturę.

Wygodna funkcja „SLEEP"

3 programy „sleep" pozwalają dostosować klimatyzator do naszych potrzeb podczas snu.

Bezprzewodowy pilot

Bezprzewodowy pilot został wyposażony w funkcje: ustawienia prędkości wentylatora, tryby auto, chłodzenie, grzanie, osuszanie, tryb nocny, podświetlenie, x-fan, temperatura wewnątrz, timer wł./wył., naprzemienna praca żaluzji nawiewu, blokada rodzicielska.

Regulowane żaluzje

Funkcja ta pozwala na regulowanie ustawień żaluzji jednostki wewnętrznej, umożliwiając rozprowadzenie powietrza zgodnie z wymaganiami użytkownika.

Cena katalogowa netto za model:
ASV-25BS – 5267 zł
ASV-35BS – 5397 zł

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce

EXTREME NA EKSTREMALNE WARUNKI
NOWE AKUMULATORY ENERBLOCK

Najnowsza wersja akumulatorów marki Enerblock – seria Extreme – oparta na technologii LiFePO4 posiada wszystkie niezbędne cechy akumulatora do zastosowania w caravaningu.

Znaczącymi zaletami akumulatorów serii Extreme są: bardzo niska waga, kompaktowe rozmiary, ekstremalna żywotność, odporność na głębokie rozładowania, możliwość szybkiego naładowania oraz zwiększona wydajność. Konstrukcja umożliwia ładowanie w ujemnych temperaturach dzięki zastosowaniu mat grzewczych i automatycznego sytemu podgrzewania wnętrza akumulatora. W akumulatorach Enerblock Extreme zaprogramowano możliwość zdalnego odczytu aktualnych parametrów. Za pośrednictwem dedykowanej aplikacji oraz komunikacji Bluetooth możemy sprawdzić na smartfonie stan naładowania, napięcie akumulatora, temperaturę, liczbę przepracowanych cykli oraz aktualną moc poboru i ładowania.
Zamontowany system kontrolny BMS steruje procesami ładowania i rozładowywania, chroniąc akumulator przed przeładowaniem, zbyt głębokim rozładowaniem, przeciążeniem czy przegrzaniem.

enerblock.pl

Powołując się na „Polski Caravaning", możesz liczyć na 8% rabatu na akumulatory Enerblock

MODEL	NAPIĘCIE	POJEMNOŚĆ	ENERGIA	WYMIARY [MM]			WAGA [KG]	ZŁĄCZE
				DŁ.	SZER.	WYS.		
JLFP12-100H	12,8 V	100 AH	1280 WH	315	175	190	11,50	SŁUPKI
JLFP12-120H	12,8 V	120 AH	1536 WH	330	170	215	12,50	M8
JLFP12-150H	12,8 V	150 AH	1920 WH	330	170	215	16,00	M8
JLFP12-200H	12,8 V	200 AH	2560 WH	483	173	241	19,50	M8
JLFP12-300H	12,8 V	300 AH	3840 WH	522	240	218	27,00	M8

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce

BEZPIECZNE, BEZSZWOWE, DOSKONALE DOPASOWANE ZBIORNIKI NA WODĘ **WATERFLEX.PL**

Kompletując niezbędne elementy własnego domu na kołach, wcześniej czy później stajemy przed wyborem zbiorników. Istotne jest, aby te przeznaczone na wodę pitną były bezpieczne dla naszego zdrowia. Neutralne chemicznie dla wody, z odpowiednim atestem, a najlepiej także lekkie i wytrzymałe. Zbiorniki firmy Waterflex z atestem PZH spełniają wszystkie te wymagania.

Zdobycie atestu PZH dla zbiorników na wodę pitną nie jest łatwym zadaniem. Konieczne jest przejście kilku etapów. Pierwszy krok to sporządzenie kompleksowej dokumentacji technicznej, która obejmuje tak szczegółowe informacje na temat produktu, jak materiały użyte do produkcji i wyniki badań laboratoryjnych. Następnie zbiornik na wodę pitną trafia pod lupę akredytowanej instytucji, która poddaje go surowym badaniom w laboratorium oraz ocenia pod kątem bezpieczeństwa i higieny. Ostatni etap to inspekcja w zakładzie produkcyjnym, mająca potwierdzić zgodność procesu produkcji ze standardami bezpieczeństwa i higieny ustalonymi przez PZH.

Waterflex oferuje zbiorniki produkowane metodą rotacyjną – bez spawów, dzięki czemu rozszczelnienie i przecieki są fizycznie niemożliwe. Docenią to zwłaszcza użytkownicy kamperów, których domy na kołach narażone są na drgania. Nie bez znaczenia dla jakości zbiorników są również odpowiedniej grubości ścianki, tę można zweryfikować poprzez sprawdzenie podanej dla każdego modelu wagi. Zbiorniki mają ponadto wgrzane gwinty wylotowe o głębokości 0,5 cm oraz doskonałe spasowanie gwintów do pokrywek/zakrętek. Szczelność w każdej pozycji zapewnia ponadto możliwość instalacji do góry dnem, z pokrywką od spodu lub z boku. Oferta Waterflex to ponad 300 modeli zbiorników o różnej pojemności: od 4 do nawet 1000 l. Klienci mogą wybierać spośród zbiorników płaskich, wąskich, wysokich, montowanych na nadkole, w miejsce koła zapasowego, pod samochód itp. Wszystkie modele można dopasować do dostępnej przestrzeni, a jeśli żaden z nich nie spełnia wymagań, istnieje możliwość zamówienia zbiornika o konkretnym wymiarze. W tym przypadku minimalne zamówienie wynosi 50 sztuk, a zatem mowa o ofercie skierowanej raczej do producentów niż prywatnych konstruktorów. Czas realizacji takiego projektu wynosi do 10 tygodni.

Na stronie internetowej producenta można zapoznać się z aktualną ofertą zbiorników – nie tylko do kamperów. Jedną z ciekawszych propozycji jest niezwykle płaski zbiornik z polietylenu o wysokości zaledwie 12 cm, który można zamontować np. pod podłogą kampera. Na zdjęciach widoczna jest również instalacja ze zbiornikami na wodę czystą i brudną, zamocowanymi pod podłogą Volkswagena T4 i T5 – zaprojektowanymi specjalnie dla tego segmentu kampervanów.

waterflex.pl

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce

SKY-UP – DACHY W GÓRĘ!

Wydawałoby się, że w dziedzinie tworzenia konstrukcji dachów podnoszonych przestrzeń na ulepszenia i innowacje jest niewielka.

To prawda, aczkolwiek wyróżnikiem konstrukcji dobrych są najwyższa jakość zastosowanych materiałów i dokładność wykonania. Pochylmy się zatem nad produktami Sky-Up. Docelowo dachy podnoszone z dwoma miejscami sypialnymi rozszerzają możliwości kampervanów i pozwalają na podróż 4-osobowej rodzinie. W tym roku w ofercie firmy pojawiła się nowość w postaci dachów podnoszonych przeznaczonych do furgonów Volkswagen Crafter i Mercedes Sprinter. Konstrukcja została pomyślana w taki sposób, aby obniżyć, na ile to będzie możliwe, masę produktu. Otrzymano wynik bardzo dobry – ten „dodatkowy pokój" na pokładzie kampervana waży jedynie 75 kg, co jak wiadomo pozostawia większy margines wagowy na transport bagaży. Montaż dachu u polskiego autoryzowanego przedstawiciel Sky-Up, w firmie Kamperomania, trwa około 2 dni i może być wykonany nawet na najmniejszym pojeździe H2L2. Przewidziano także możliwość zainstalowania zestawu paneli o mocy do 400 W. Dach jest wyposażony w duże okno o wymiarach 40 na 70 cm. Nowy dach podnoszony to konstrukcja, którą możemy wykorzystywać również w chłodniejsze dni dzięki dodatkowemu izolującemu materiałowi, który wymienia się w bardzo prosty sposób.

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce

CAMPER CARAVAN SHOW

8. Edycja

Organizator:

PTAK WARSAW EXPO

ufi Member

KUP BILET

MIĘDZYNARODOWE TARGI CARAVANINGOWE

29.09–01.10.2023

Bądź z nami podczas tegorocznej edycji CAMPER & CARAVAN SHOW!

Dlaczego warto wziąć udział?

- premiery camperowe
- specjalne oferty targowe
- największy zlot caravaningowy w Polsce
- specjalna strefa Youtubera, spotkanie z infuencerami

Kup bilet i skorzystaj ze wszystkich przygotowanych atrakcji!

www.campercaravanshow.com

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

eprasa.pl 1369c23fce

SILNIK FANATYKA WĘDKARSTWA

Prawdziwy fanatyk wędkarstwa musi posiadać nie tylko zestaw wędek, kołowrotków, haczyków i „obowiązkową" kamizelkę z nadmiarem kieszeni!

Musi dysponować także pływającą jednostką, bo „na wodzie to się prawdziwe okazy łapie! Tam jest żywioł!" Jeśli w dodatku jest też caravaningowcem, to w myśl zasady oszczędzania na wadze, powinien zaopatrzyć się w odpowiednio lekki silnik do niej, który w kamperze nie zabierze zbyt dużo dysponowalnej masy. Dwa produkty Hondy nadają się do fuzji wędkarstwa i caravaningu idealnie! To silniki zaburtowe serii BF 4/BF 5/BF 6 o mocy odpowiednio 4, 5 i 6 KM. Ich ciężar zamyka się w 28 kg, co jest znakomitym parametrem w relacji sprawność – ergonomia – moc. Można je stosować do małych pływadeł, pontonów, niewielkich łódek wędkarskich lub rekreacyjnych, a co ważne – dowoli korzystać z nich na wodzie bez patentu. Rodzina tych silników posiada wbudowany zbiornik paliwa o pojemności 1,5 l, który pozwala na łatwy transport i szybki montaż na dowolnej łodzi. Sztywna podstawa silnika wykonana z solidnego aluminiowego odlewu umożliwia pewne zawieszenie silników na pawęży łodzi oraz zastosowanie bardzo skutecznego systemu amortyzacji drgań podczas pracy. Dzięki temu rozwiązaniu sternik praktycznie nie odczuwa wibracji pracującego silnika, co ma miejsce w innych przypadkach. BF 4/5/6 pracują też wyjątkowo cicho. Polecamy je wszystkim miłośnikom łączenia caravaningu z wypoczynkiem na wodzie!

hondamarine.pl

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce

TWOJE ŹRÓDŁO PRĄDU I WODY NA KEMPINGU SŁUPKI DYSTRYBUCYJNE DOKTORVOLT®

Znajdź nasze produkty

Wysoka jakość wykonania, stabilność oraz odporność na czynniki zewnętrzne to kluczowe cechy słupków dystrybucyjnych marki Doktorvolt, które sprawiają, że są one preferowanym wyborem właścicieli pól kempingowych.

Kod produktu
DV-6627-DF

Słupki dystrybucyjne to niezastąpione elementy infrastruktury pól kempingowych, zapewniające użytkownikom kamperów i przyczep bezpieczny oraz wygodny dostęp do wody i prądu. Te produkcji Doktorvolt cieszą się szczególną popularnością. Ich obudowa wykonana została z wytrzymałego kompozytu, który nie tylko zapewnia ochronę przed korozją, ale jest także odporna na uszkodzenia mechaniczne oraz działanie niekorzystnych warunków atmosferycznych, takich jak deszcz, wiatr czy promieniowanie UV. Taka odporność przekłada się na niezawodność, ale i na długoletnie użytkowanie.

Bezpieczeństwo jest priorytetem w miejscach, gdzie mamy jednoczesny dostęp do wody i prądu. Dlatego obudowa słupka dystrybucyjnego jest trudno palna, co minimalizuje ryzyko powstania pożaru i zapewnia bezpieczeństwo użytkownikom. Stabilność konstrukcji gwarantuje fundament obudowy słupka dystrybucyjnego, który został zaprojektowany tak, aby można go było wkopać w ziemię – umożliwia to specjalna podstawa przeznaczona do montażu w terenie.

Słupki dystrybucyjne marki Doktorvolt to niezawodne rozwiązanie dla osób, które potrzebują bezpiecznego i trwałego źródła prądu oraz wody. Nie mniej istotne są korzyści ekonomiczne. Dzięki precyzyjnemu zarządzaniu dostawą energii elektrycznej i wody kempingi mogą rozliczać użytkowników zgodnie z faktycznym zużyciem. To pozwala na efektywniejsze wykorzystanie zasobów oraz minimalizację strat.

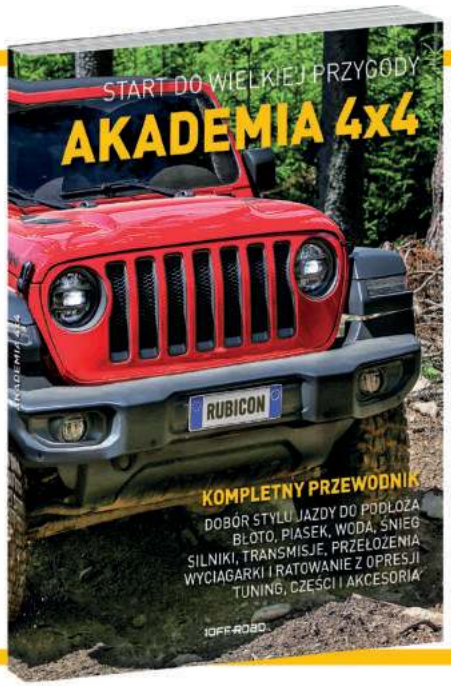
Napędzamy przyszłość **elektrycznością**

doktorvolt.pl
Oficjalny dystrybutor marki: **preis-zone.pl**

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce

NAJLEPSZY PREZENT
DLA KAŻDEGO SYMPATYKA OFF-ROAD'U



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

Sezon rowerowy nie ma końca!

Poznaj magazyn

bike Board
MAGAZYN ROWEROWY

Prenumeruj i bądź na bieżąco!

Na łamach czasopisma:

- ✓ Testujemy
- ✓ Inspirujemy
- ✓ Doradzamy

www.bikeboard.pl

epresa.pl 1369c23fce

CHŁÓD NA KAŻDĄ OKAZJĘ
LODÓWKI VITRIFRIGO PLUS FREE

„Piwo – lody – napoje" głosił slogan reklamowy nad wejściem do niejednego sklepu w nie tak dawno minionej epoce, chociaż i dzisiaj możemy spotkać podobne szyldy. Asortyment produktów zapewniających ochłodę w upalne dni w zasadzie się nie zmienił. Za to sposób ich przechowywania – jak najbardziej! I to jak!

Vitrifrigo tym razem atakuje rynek bardzo ciekawą serią lodówek kompresorowych – Plus Free są diabelsko czarne z lekkim akcentem morskiego koloru. Ich cecha charakterystyczna to mnogość dodatków, pozwalająca dopasować dowolne urządzenie linii do specyficznych warunków.

Mobilność to ich cecha podstawowa, standardowa, jako że to lodówki turystyczne pod względem konstrukcji i designe'u. W poszczególnych modelach znajdziemy takie funkcjonalności, jak: zdejmowana pokrywa z deską do krojenia, jasne oświetlenie ledowe, cyfrowy wyświetlacz LED do precyzyjnego ustawiania temperatury z gniazdem USB, 2 komory z możliwością ustawienia różnych temperatur chłodzenia lub z mrożeniem, solidny uchwyt teleskopowy, gniazdo zapalniczki samochodowej 12/24 V DC oraz gniazdo do podłączenia standaryzowanej baterii wymiennej, która pozwoli działać lodówce nawet do 6 godzin bez zasilania sieciowego. Można stwierdzić, że to walory znane już w gamie przenośnych lodówek. I to się zgadza, jednak atutem serii są wspomniane wcześniej dodatki opcjonalne. W poczet ciekawych pomysłów zaliczyć trzeba specjalną szynę – ramę wykonaną ze stali, ocynkowaną i pokrytą proszkowym lakierem. Można zamontować ją na dowolnej płaskiej powierzchni oraz korzystać z łatwego wkładania i wyjmowania z pojazdu lub cieszyć się bezproblemowym dostępem do chłodzonych produktów. Lekki, przenośny panel słoneczny, który zapewnia stabilne napięcie i moc oraz ładuje wymienny akumulator litowo-jonowy (15 600 mAh jako wyposażenie opcjonalne). Można też skutecznie połączyć równolegle więcej paneli, aby zwiększyć prędkość ładowania. W terenie i trudnych warunkach pracy sprawdzi się też pokrowiec chłodniczy, zapewniając dodatkową izolację i zmniejszając zużycie energii. To świetna ochrona przed brudem, kurzem, piaskiem, wilgocią czy zachlapaniem wodą.

Gamę lodówek otwiera najmniejsza VFC15, z podłokietnikiem o pojemności 15 l i mocy 45 W, zamyka zaś mocna i konkretna VFD115, zdolna schłodzić pokaźną liczbę puszek złocistego trunku, pobierając w tym celu 80 W. Za największą sztukę zapłacimy 5755 zł brutto, na najmniejszą 15-kę wydamy natomiast 2564 zł. W linii Vitrifrigo Plus Free znajdziemy 11 modeli, różniących się pojemnościami, wielkością i parametrami chłodzenia.

REKLAMA

eprasa.pl 1369c23fce

KOMARY I KLESZCZE **BĘDĄ SIĘ TRZYMAŁY Z DALEKA**

PRODUKTY ORYGINALNE
OFICJALNA STRONA MARKI

ZALECANA w profilaktyce przeciw BORELIOZIE MALARII ZIKA DENDZE

Preparaty w sprayu to zdecydowanie najwygodniejsza forma ochrony przeciw komarom i innego rodzaju owadom. Wystarczy pokryć nimi odsłonięte części ciała i mamy spokój. Jednym z najpopularniejszych tego typu preparatów jest Mugga Spray 50% deet, który uznanie ze strony użytkowników zawdzięcza przede wszystkim bezkonkurencyjnej skuteczności.

Na polskim rynku dostępnych jest mnóstwo preparatów na komary i inne uporczywe insekty, a wśród nich wiele jest takich, które bazują na substancjach naturalnych (olejkach eterycznych). W odróżnieniu od preparatów chemicznych są one jednak dużo słabsze, ustępując repelentom opartym na takich substancjach jak deet. Mowa przede wszystkim o sprayach z popularnej serii Mugga, z których najmocniejszym na rynku jest ten w wersji Extra Strong, z wysoką, bo aż 50-procentową zawartością deet.

To produkt dedykowany osobom podróżującym w rejony tropikalne, gdzie istnieje duże prawdopodobieństwo zarażenia się jedną z groźnych chorób, jak malaria, zika czy denga. W Polsce chorób roznoszonych przez komary jest kilka, są one jednak niebezpieczne głównie dla zwierząt. Tym niemniej również w naszym kraju „czerwone" Mugga cieszy się dużą popularnością. Po 50 deet chętnie sięgają ogrodnicy, osoby pracujące na roli, myśliwi, wędkarze, leśniczy, ale również biwakowicze, rowerzyści i miłośnicy pieszych wycieczek – słowem: osoby spędzające dużo czasu na łonie natury. Repelent jest łatwy w aplikacji – wystarczy spryskać skórę i odzież z odległości ok. 20 cm, unikając miejsc podrażnionych, skaleczeń i otwartych ran, o oczach i ustach nie wspominając. Długi czas działania (do 9 godzin w klimacie umiarkowanym) oraz przyjemny eukaliptusowy zapach to kolejne jego zalety.

Zastanawia was, czy tak mocne środki są bezpieczne dla zdrowia? Oceny substancji czynnej deet dokonała Komisja Europejska, która stwierdziła, że zawierające ją środki odstraszające owady nie stanowią zagrożenia dla zdrowia i nie powodują skutków ubocznych, jeżeli są stosowane zgodnie z instrukcją i zdrowym rozsądkiem.

Dodajmy, że 50-procentowej Muggi nie należy stosować u osób poniżej 18 roku życia. Jeśli zajdzie potrzeba zabezpieczenia skóry i ubrania niepełnoletniego, użyj dedykowanego najmłodszym specyfiku Mugga o niższym stężeniu, który można stosować już od 2 roku życia.

Mugga.pl

REKLAMA

WYPRAWOMANIAK RUSZA ZA GRANICĘ!

Litwa, nasz sąsiad po stronie wschodzącego słońca, to kraj bardzo przyjazny caravaningowcom. Dlaczego więc nie starać się pokazać go w kempingowym świetle? Z tego założenia wychodzi Wyprawomaniak, obierając kurs na państwa nadbałtyckie.

Plan podróży, poza Litwą, zakłada przejazd przez Łotwę i Estonię. Tam też, jak wspomina Adam Cieplak, będą powstawały kolejne trasy znane już aktywnym caravaningowcom. Od pewnego czasu interesującym dodatkiem na portalu Wyprawomaniak.pl jest niezależna od mapy prezentującej gotowe trasy mapka z wszystkimi dostępnymi w danej lokalizacji atrakcjami. Znajdziemy tam też kempingi, dzikie miejsca biwakowe, pralkomaty break&wash, miejsca, gdzie można uzupełnić wodę, i kilka innych udogodnień w podróży. Dostęp do tej funkcjonalności jest możliwy także z poziomu mapy z trasami, po wejściu w konkretną propozycję podróży.

Wracając do specyfiki Litwy, jako kraju otwartego dla turystyki motoryzacyjnej, znajdziemy tam dużo darmowych miejsc postojowych. Co nietypowe, można biwakować na terenie parków! U naszego sąsiada, zwłaszcza w okręgu wileńskim, można też bez problemu porozumiewać się po polsku. Litwę zamieszkuje 2,8 mln ludzi, co w porównaniu do Polski stanowi kolosalną różnicę – w naszym kraju żyje ponad 37 milionów obywateli!

W Świętym Jeziorze odbył się pierwszy chrzest na Litwie

Zamek w Trokach to obowiązkowy punkt wyprawy na Litwę

UBEZPIECZENI W PODRÓŻY
Udany wypoczynek w kamperze

Niezależnie od miejsca docelowego, długości czy terminu wyjazdu, zawsze należy pamiętać o ubezpieczeniu turystycznym. Oczywiście inny zakres ubezpieczenia przyda się podczas narciarskiego weekendu w Tatrach, a inny na turnusie w tureckim kurorcie, a jeszcze inny podczas podróży kamperem zorganizowanej na własną rękę.

Małgorzata Jakuta, menedżer Zespołu Ubezpieczeń Turystycznych

Wystarczy określić zakres ubezpieczenia na stronie bookingcamper.pl, a następnie wybrać wartość polisy. Ubezpieczenie kosztów leczenia wraz z assistance w Wiener „Ubezpieczeni w podróży" pozwala uniknąć wydatków związanych m.in. z nagłą, niezbędną interwencją lekarską, w tym chirurgiczną i stomatologiczną. Polisa pokryje też koszty transportu medycznego, również spoza granic Polski. Usługi w ramach assistance zapewnią bezpłatną pomoc organizacyjną: usługi tłumacza, konsultację prawną, ale też opiekę nad dzieckiem, przelot i nocleg dla bliskich. Wiener „Ubezpieczeni w podróży" to także ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków. Osoby objęte polisą mogą liczyć na odszkodowanie w razie przykrych konsekwencji nieszczęśliwego wypadku. Zapewnia ona zwrot kosztów wizyt lekarskich i badań, które pomogą uporać się ze zdrowotnymi konsekwencjami takiego zdarzenia do wysokości sumy ubezpieczenia, jaką wybrał klient.

Utrata bagażu czy zniszczenie sprzętu sportowego to przypadki, jakie również obejmuje ubezpieczenie. Niezależnie od tego, czy sprzęt ulegnie uszkodzeniu podczas transportu, czy w trakcie użytkowania – jeśli straty pojawią się w okresie ważności polisy, właściciel może liczyć na refundację.

W przypadku wyrządzenia szkody innym podczas uprawiania sportów prawo ściśle określa zakres naszej odpowiedzialności, co może pociągać za sobą poważne koszty. Aby tego uniknąć, warto ubezpieczyć się od odpowiedzialności cywilnej w życiu prywatnym. To czwarta część ubezpieczenia Wiener Travel pakiet „Ubezpieczeni w podróży", dzięki której polisa pokryje wydatki związane ze szkodami wyrządzonymi przez nas lub naszych podopiecznych.

Obok kosztów leczenia za granicą czy leczenia następstw nieszczęśliwych wypadków, dostępne jest również ubezpieczenie kosztów anulowania wynajmu kampera oraz miejsca kempingowego za granicą lub w kraju. Poza tym dostępne są warianty ubezpieczenia w zależności od wysokości ceny najmu kampera, który podczas podróży stanowi miejsce noclegowe, ale przede wszystkim elastyczność co do terminu zakupienia takiej polisy.

eprasa.pl 1369c23fce

OKNO BOCZNE MADOVAN 900 × 500

CENA **3199 zł**

Nowoczesny design, ponadprzeciętna trwałość i doskonałe właściwości izolacyjne – to te cechy powodują, że okna ścienne Madovan do kamperów i przyczep kempingowych wyróżniają się na tle innych rozwiązań dostępnych na rynku. W ich konstrukcji wykorzystano podwójne przeszklenie akrylowe, aluminiową ramę oraz specjalne uszczelki EPM, dzięki czemu okna są: odporne na różnego rodzaju uszkodzenia mechaniczne, dają najwyższy komfort cieplny – zarówno zimą, jak i latem oraz doskonale chronią przed hałasami z zewnątrz. Atutem jest także łatwość otwierania i zamykania, co wynika z zastosowania nowoczesnego systemu teleskopowego Multti-Car. Wbudowana moskitiera skutecznie powstrzyma owady, z kolei plisowana roleta z zewnętrzną warstwą termo skutecznie zaciemni wnętrze i pozwoli cieszyć się prywatnością.

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

OKNO BOCZNE MADOVAN 700 × 400

CENA **2799 zł**

Wyjątkowość okien Madovan Atlas Wide tkwi w perfekcji wykonania. Do ich stworzenia wykorzystano podwójne akrylowe przeszklenie, aluminiową ramę oraz specjalne uszczelki EPM. Dzięki temu nie tylko są odporne na różnego rodzaju uszkodzenia, ale również dają najwyższy komfort cieplny i doskonale chronią przed hałasami z zewnątrz. Zaprojektowano je w taki sposób, aby zapewniały odpowiedni poziom wentylacji, co z jednej strony wpływa na wygodę podróżujących, a z drugiej chroni przed zaszronieniem i zamarzaniem okien od środka. Zamki umożliwiają ustawienie mikrowentylacji. Wszystko to sprawia, że Madovan Atlas Wide to najlepsze rozwiązanie dla właścicieli pojazdów i przyczep kempingowych, które sprawdzi się w każdym klimacie, bez względu na temperatury zewnętrzne.

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

OKNO BOCZNE MADOVAN 500 × 500

CENA **2399 zł**

Najważniejsze cechy:
- podwójna przyciemniana szyba akrylowa UV resistant,
- aluminiowa rama z uszczelnieniem EPM,
- system montażowy oparty na aluminiowej ramie dociskowej – naprężenia w punktach montażowych rozkładane są równomiernie, okno dolega do konstrukcji jednakowo na całej powierzchni, nie występuje problem z pękaniem,
- szyba ze strony zewnętrznej zlicowana z ramą okna – przylega bardzo ciasno do ramy, co uniemożliwia jej podważenie w przypadku próby włamania i dodatkowo przekłada się na właściwości cieplne oraz akustyczne,
- system otwierania teleskopowego wraz zamkami umożliwiającymi ustawienie mikrowentylacji,
- roleta zaciemniająca z zewnętrzną warstwą termo, gęsta moskitiera.

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

GRILL GAZOWY CADAC CARRI CHEF 40BBQ/DOME

CENA **1165 zł**

Idealny do grillowania na świeżym powietrzu. Odpowiednią temperaturę zapewnia palnik o dużej mocy, wykonany ze stali nierdzewnej z zapalnikiem piezoelektrycznym. Za pomocą zamkniętej pokrywy można uzyskać piekarnik, idealny do pieczenia lub duszenia potraw. Jeśli umieścimy pokrywę z boku zbiornika na ściekający tłuszcz, może być również używana jako osłona przeciwwiatrowa. Grill wyposażony został w precyzyjnie regulowaną kontrolę temperatury, a dzięki zintegrowanemu rozpraszaniu ciepła pod rusztem ciepło jest dobrze rozprowadzane na całej powierzchni do gotowania. Ruszt pokryty jest GreenGrill CADAC – powłoką ceramiczną bez dodatku PFOA, która zapewnia zdrowsze gotowanie i łatwe czyszczenie. Jedna z nóżek urządzenia wyposażona została w regulację, umożliwiającą proste wypoziomowanie na każdej powierzchni.

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

GRILL GAZOWY CADAC CITY CHEF 40 BLACK 30 MBAR

CENA **1164 zł**

Citi Chef 40 to kompaktowy, przenośny grill gazowy do postawienia na stole lub szafce. Wyposażony jest w aluminiowy ruszt pokryty ceramiczną powłoką, który bardzo równomiernie rozprowadza ciepło. Zbiornik na tłuszcz znajduje się w zewnętrznej misie, dzięki czemu łatwo go wyjąć i umyć. W standardowym wyposażeniu znajdziemy podstawkę, na której oprócz garnka czy czajnika można postawiać też inne powierzchnie do gotowania Cadac, np. patelnię do paelli lub kamień do pieczenia pizzy.

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

KRZESŁO PERFORMANCE ADVANCER (SZARY ANTRACYT)

CENA **814 zł**

Wysokiej jakości krzesło kempingowe, które zapewnia komfortowe miejsce do siedzenia na kempingu, w ogrodach, na działkach, podczas grillowania itp. Westfield Performance Advancer jest stabilne i wytrzymałe, co zawdzięcza aluminiowym podzespołom i wzmocnieniom. Materiał jest trwały, oddychający i szybkoschnący. Waga: 5,3 kg, maksymalne obciążenie – do 150 kg.

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

PRZEDSIONEK DOREMA TRAVELLER AIR MODULAR KLIMATEX

CENA **6885 zł**

Zupełnie nowa modułowa konstrukcja namiotu Traveller Air Modular oferuje wszystkie opcje, jakich użytkownicy oczekują od tego typu konstrukcji. Namiot można pomniejszyć, powiększyć, postawić wzdłuż lub poprzecznie w stosunku do przyczepy lub kampera. Dzięki dodatkowej konstrukcji wolno stojącej jest bardziej wszechstronny niż jakikolwiek inny namiot na rynku. Nowoczesny, lekki i niezwykle stabilny – oferuje wszystko, czego można oczekiwać od pompowanego powietrzem namiotu.

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

ANTENA ZEWNĘTRZNA DVB-T XENIC AV9003C 5G

CENA **219 zł**

Wielokierunkowa antena DVB-T z filtrem 5G, kompatybilna z sygnałem MUX 8. Zapewnia odbiór sygnału cyfrowej telewizji naziemnej DVB-T2 drugiej generacji. Wzmacniacz niskoszumowy gwarantuje duży zysk sygnału. Budowa horyzontalna umożliwia odbieranie sygnału z każdego kierunku bez potrzeby kalibracji. Na lepsze właściwości przy wysokich częstotliwościach wpływa układ scalony wykonany w technologii SMD. Antena jest kompatybilna ze wszystkimi pasmami UHF i VHF, jak również z sygnałem HDTV cyfrowej telewizji naziemnej oraz sygnałem radiowym FM/DAB. Powłoka DVB-T Xenic AV9003C 5G jest odporna na warunki atmosferyczne i promienie UV.

Arkas Sp. z o.o.
tel. +48 76 871 19 74
e-mail: dzialhandlowy@arkas.pl

ANTENA ZEWNĘTRZNA DVB-T XENIC AV-9018BO 5G

CENA **209 zł**

Wielokierunkowa antena DVB-T z filtrem 5G, kompatybilność z sygnałem MUX 8. Gwarantuje odbiór sygnału cyfrowej telewizji naziemnej DVB-T2 drugiej generacji. Wzmacniacz niskoszumowy zapewnia duży zysk sygnału, a horyzontalna budowa pozwala na odbieranie sygnału z każdego kierunku bez potrzeby kalibracji anteny. Układ scalony wykonany w technologii SMD wpływa na lepsze właściwości przy wysokich częstotliwościach. Antena jest kompatybilna ze wszystkimi pasmami UHF i VHF oraz z sygnałem HDTV cyfrowej telewizji naziemnej i sygnałem radiowym FM/DAB. Jej powłoka jest odporna na warunki atmosferyczne i promienie UV.

Arkas Sp. z o.o.
tel. +48 76 871 19 74
e-mail: dzialhandlowy@arkas.pl

eprasa.pl 1369c23fce

NAJWIĘKSZE TARGI CARAVANINGOWE W POLSCE

KAMPERY PRZYCZEPY KEMPINGOWE VANLIFE AKCESORIA

LOKALIZACJA
Międzynarodowe Targi Poznańskie

ORGANIZATOR
mtp GRUPA

BILETY NA:
TO BILET.PL

Prawdopodobnie najpiękniejsza łazienka na kołach.

Nowy model Globetrail 590 C jest pełen wspaniałych pomysłów. W kilku prostych krokach innowacyjną łazienkę można zmienić w oazę prysznicową. Podwójna podłoga chroni przed zimnem. Nowy model możesz teraz poznać u najbliższego koncesjonera Dethleffs.

Wysokość wnętrza
194 cm

Otwarta zabudowa przodu zapewnia większą swobodę ruchów

Elastyczna łazienka komfortowa z dużą kabiną prysznicową

Pomieszczenie mieszkalne bez stopni i podwójna podłoga zabezpieczona przed mrozem

www.dethleffs-polska.pl/globetrail-ford

Dethleffs
Przyjaciel rodziny

eprasa.pl 1369c23fce