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

NR 1/2026
127

ISSN 1734-9311

POLSKI Caravaning

ZIMA NA SAHARZE
W STARYM KAMPERZE

KASETOWA CZY WORKOWA?
KTÓRĄ MARKIZĘ WYBRAĆ?

BRAVIA MOBIL SWAN 599
NA REDAKCYJNYM TEŚCIE

ŚNIEŻNA AUSTRIA
NIE TYLKO NA NARTY

Ja odpocznę, a Ty zarobisz

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

Nie czekaj!

DODAJ SWOJEGO KAMPERA

PLATFORMA REZERWACYJNA

bookingcamper.pl

INFOLINIA: **TEL. 793 155 155**

eprasa.pl 419f470269

WN-CAMP
CENTRUM CARAVANINGU

We follow your dreams!

Lipnik k. Szczecina | Zachodniopomorskie

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

Paniówki k. Katowic | Śląskie

biuro.slask@wncamp.pl | +48 728 769 638
serwis.slask@wncamp.pl | +48 662 380 440

Autoryzowany dealer marek:

McLOUIS

WEINSBERG
Dein Urlaub!

malibu
a company of carthago

www.wncamp.pl

W numerze

PODRÓŻE 6 → 32

Zima na Saharze w starym kamperze → 6 | Austria zimą kamperem → 14
Karyntia nie tylko na narty → 20 | Białe szaleństwo w Szwecji → 26
Rajza Maluchem przez życie → 28

TARGI 33

KEMPINGI 34 → 36

STYL ŻYCIA 38 → 40

Co nadaje charakter caravaningowej podróży? → 38

DOBRZE WIEDZIEĆ 42 → 51

Jedzie z nami dziecko → 42 | Markiza kasetowa czy workowa? → 46
Caramatic Gascontrol → 50

WARSZTAT 52 → 61

Izolacja bez kompromisów → 52 | Zimowe wyposażenie pojazdu kempingowego → 54 | Lodołamacze – pojazdy kruszące konwencję → 58

TEST 62 → 66

Bravia Mobil Swan 599 → 62

KAMPERY, PRZYCZEPY 68 → 74

PRZEGLĄD RYNKU 75 → 90

eprasa.pl 419f470269

POLSKI Caravaning

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

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

REDAKTOR
Krzysztof Dulny
krzysztof.dulny@warsztat.pl

DZIENNIKARZE
Marcin Turko
marcin.turko@polskicaravaning.pl

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

Dariusz Wołodźko
dariusz.wolodzko@goldnet.pl

Rafał Dobrowolski
rafal.dobrowolski@warsztat.pl

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

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

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

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

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

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

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

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

Sebastian Klauz
sebastian.klauz@goldman.pl

OPRACOWANIE GRAFICZNE
Wojtek Kamrowski
Arkadiusz Grzesiński

KOREKTA
Marek Kowalik

OKŁADKA
fot. Dominika i Mikołaj Połomowie

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.

Ludzkość właśnie stoi u progu czwartej rewolucji przemysłowej. Być może już w nią wkroczyła, bo według znawców tematu będzie to proces składający się z wielu elementów. Tak twierdzi między innymi założyciel i prezes Światowego Forum Ekonomicznego Klaus Schwab, który potwierdza tę tezę, wskazując na podobieństwa obecnych zmian w codziennej rzeczywistości do poprzednich etapów rozwoju technologii. Pierwszą rewolucję wyznaczyła kolej i maszyna parowa, drugą odkrycie elektryczności i wynalezienie linii produkcyjnej, a trzecią wynalezienie komputera i upowszechnienie się internetu. Czwarta rewolucja natomiast będzie najprawdopodobniej jeszcze bardziej spektakularna niż wszystkie poprzednie, z szansą absolutnego przestawienia utartych do tej pory zasad ekonomicznych czy społecznych. Chociażby sytuacja, w której skuteczniejszym nauczycielem języka obcego od lektora okazuje się sympatyczny obrazek wygenerowany przez sztuczną inteligencję, jest tyleż niesamowita, co niepokojąca. Przykład pokazuje, że czwarta rewolucja przemysłowa z dużą dozą prawdopodobieństwa połączy sfery fizyczną i biologiczną ze sferą cyfrową. Prawdopodobnie więc doczekamy telefonów lub komunikatorów w formie implantu, audytów w firmach przeprowadzanych przez sztuczną inteligencję i sterowania nastrojami za pomocą cyfrowych bioportów. To brzmi jak niespotykany dotąd progres, ale czy przy okazji nie cofniemy się w ewolucji?

Okazało się, że niespotykany od dawna siarczysty mróz i spore opady śniegu stały się przyczyną kataklizmu na drogach i w ludzkich osiedlach, a już na pewno pełnych emocji narzekań i wpisów w mediach społecznościowych. Takie czynności jak odśnieżanie czy prowadzenie auta zimą, z którymi pokolenia naszych dziadków radziły sobie jak ze smarowaniem chleba, dzisiaj okazują się powodem do płaczu i wykręcania numeru 112. Staliśmy się niezwykle delikatni, a często pozbawieni umiejętności i niesamowystarczalni. Można się zatem zastanawiać, czy zanim wyrośnie nam „trzecia kończyna do obsługi telefonu", przypadkiem nie zdążymy wyginąć? Nam niestety nie uda się o tym przekonać, ale kto wie?

Szymon Kwiatkowski

eprasa.pl 419f470269

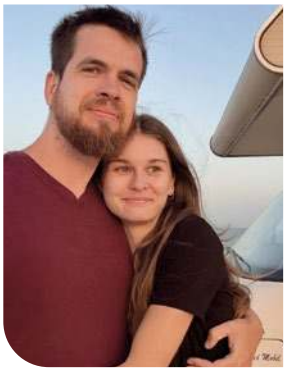
Tekst i zdjęcia:
Dominika i Mikołaj Połomowie

ZIMA NA SAHARZE W STARYM KAMPERZE

Gdy rzeczywistość przerasta oczekiwania

Minął dokładnie rok, od kiedy wyruszyliśmy w najdalszą podróż kamperem na Saharę. Szukaliśmy nowości i egzotyki, a tymczasem odnaleźliśmy mnóstwo wdzięczności i przeżyliśmy niezapomniane przygody. Niewiarygodne, ale dalej odczuwamy skutki tej podróży. Sahara to pustynia, ale jest niezwykle barwna i ciekawa.

eprasa.pl 419f470269



Jesteśmy Dominika i Mikołaj Połomowie, od dwóch lat mieszkamy w kamperze z 1998 r. Porzuciliśmy stabilne życie, aby spełniać podróżnicze marzenia. Śpimy na dziko, dużo się przemieszczamy. Lubimy być blisko natury, a od czasu do czasu odwiedzamy interesujące nas miasta. Pokazujemy, jak wygląda nieco odbiegające od normy życie w kamperze. Stawiamy na szczerość, bo życie to nie bajka, jednak gdy dobrze się o nie zadba, może być piękne. Każdego dnia relacjonujemy nasze przygody na Instagramie, działamy pod nazwą @kolekcjonujemy_wspomnienia.

Podróżowanie kamperem daje nam mnóstwo komfortu i niezależności. Nie spieszymy się. Jeśli spodoba nam się jakieś miejsce, zostajemy w nim dłużej. Śpimy zawsze na dziko, gotujemy własne posiłki i posiadamy łazienkę z prysznicem i toaletą. Kamper to nasz prawdziwy mobilny dom.

Pakujemy się tylko raz i nie musimy ograniczać się do dwóch plecaków lub walizek. Najwięcej czasu spędzamy na łonie natury. Staramy się, aby jak najczęściej mieć piękny widok za oknem.

Tocząc się na czterech kołach z prędkością 80 km/h, w dwa lata odwiedziliśmy już około 30 krajów na trzech kontynentach. Jednak tylko jedna podróż wywarła na nas wielkie wrażenie i wciąż odczuwamy jej skutki.

Preludium i wyzwanie

Dokładnie rok temu marzyliśmy o kolejnej zimie spędzonej w ciepłych krajach. Byliśmy już na Bałkanach i w Turcji. Drugi raz za cel obraliśmy przeciwny kierunek – Afrykę. Jesteśmy ludźmi, którzy poszukują

Jeden z dzikich noclegów nad oceanem w Maroku

eprasa.pl 419f470269

przygód i kolorowych wspomnień. Europa, choć piękna, wydawała nam się zbyt przewidywalna i zatłoczona. Postanowiliśmy sprawdzić, jak daleko dojedzie nasz stary kamper oraz czy poradzimy sobie w krajach o odmiennej kulturze i zwyczajach.

Najprostsza droga do Afryki wiedzie przez Maroko. Kraj nam znany, już kiedyś odwiedziliśmy w nim najbardziej ikoniczne miejsca, ale jeszcze nigdy nie byliśmy tam kamperem.

Aby wjechać do Maroka, niepotrzebna jest wiza ani obowiązkowe szczepienia. W dodatku jest to bardzo przyjazny kraj dla turystów i podróżników, choć panuje w nim zdecydowanie inny klimat niż w Europie. Było dla nas komfortowe, że wiedzieliśmy, czego możemy się spodziewać, przyjeżdżając tam drugi raz. Maroko jest mostem między Europą a Afryką, dobrym krajem do oswojenia się z różnicami kulturowymi. To arabska egzotyka z europejskim sznytem. Ma zachwycające widoki i naturę, niesamowity ocean, majestatyczne góry i bajkową pustynię, a do tego kolorowe miasta przepełnione tradycją i kulturą. Skorzystaliśmy ze wszystkiego, a potem pojechaliśmy dalej na południe, w stronę przygody i nieznanego.

Chcieliśmy zobaczyć zachód słońca na zachodzie Sahary Zachodniej i przekonać się, jak tam jest. Większość odradza wjazdu na jej terytorium, ponieważ Sahara Zachodnia ma nieustalony status międzynarodowy. Na jej terenie znajduje się najdłuższy na świecie pas min lądowych i liczne jednostki wojskowe. Ruch niepodległościowy Polisario rości sobie prawa do tych ziem, choć to Maroko uznało Saharę za integralną część swojego państwa i okupuje większość jej terenu.

Już na piasku

Na Saharę wjechaliśmy w cieniu burzy piaskowej, która trwała już kilka dni. Klimat burzy wpasował się idealnie w nasze wyobrażenia tego pustkowia. Utknęliśmy w kamperze, na zewnątrz wychodziliśmy tylko w goglach narciarskich. Piasek wdzierał się do środka przez każdą szparę. Musieliśmy zakleić okna dachowe taśmami, aby nie wpadał nam do jedzenia. To było interesujące, a jednocześnie wymagające doświadczenie. Doceniliśmy, że choć mieszkamy w samochodzie, jesteśmy samowystarczalni i mamy w nim kuchnię i łazienkę.

Opinii o tym, że na Saharze Zachodniej jest niebezpiecznie, nie brakuje, ale my nie czuliśmy tam

W Afryce oglądaliśmy najbardziej spektakularne zachody słońca

Szafszawan – piękne niebieskie miasto w Maroku

Najbardziej lubimy powolne, spokojne poranki w kamperze

Burza piaskowa na Saharze

Jadąc wzdłuż pustyni, widzieliśmy setki wielbłądów

eprasa.pl 419f470269

Zaparkowaliśmy na Saharze Zachodniej w miejscu, z którego przepędziło nas wojsko

zagrożenia ani ze strony mieszkańców, ani wojska, nawet gdy mieliśmy z nim styczność, gdy przypadkowo zaparkowaliśmy na terenie zagrożonym zaminowaniem. Tak przynajmniej zrozumieliśmy mówiącego po francusku żołnierza.

Przez 900 km trasy po pustkowiach, gdzie widzieliśmy więcej wielbłądów niż ludzi, a GPS nie był potrzebny, bo jechaliśmy jedyną drogą na południe wzdłuż oceanu, przeżyliśmy dwa zaskoczenia. Pierwsze, gdy dostaliśmy mandat za przekroczenie prędkości naszym powolnym kamperem – wyobraźcie sobie nasze miny. Drugie, gdy odkryliśmy, że w połowie Sahary znajduje się kurort Dakhla z europejskimi hotelami i szkółkami kitesurfingu. Miejsce oderwane od reszty terenu, gdzie dojeżdża większość z niewielu, którzy postanowili nie zatrzymywać się na Maroku. Garstka jedzie dalej do Mauretanii, w tym my.

Nie będziemy czarować, wcale nie było łatwo dostać się do kolejnego kraju. Musieliśmy najpierw pokonać granicę. Procedury po marokańskiej stronie zajęły nam ponad trzy godziny i kilka zbędnych kontroli, jednak najciekawsze było dopiero przed nami. Granica mauretańska okazała się najgorszą i najbardziej skorumpowaną, na jakiej kiedykolwiek wcześniej byliśmy, i reguły były dalekie od europejskich standardów. Na każdym kroku proponowano nam łapówki za wcześniejsze przeprowadzenie nas przez formalności, których było mnóstwo. Nie panowały żadne zasady, wszystko zależało od dobrej woli policjanta albo urzędnika. Musieliśmy pilnować siebie nawzajem i naszych paszportów, które często znikały nam sprzed oczu, i wszystkich innych rzeczy, a do tego kampera. Po pięciu godzinach i 14 punktach kontrolnych w końcu przejechaliśmy przez granicę zupełnie nowego kraju.

Przez Mauretanię

Do tej pory o Mauretanii wiedzieliśmy niewiele. Większość tego kraju to pustynia, jedna trzecia dróg jest tam nieutwardzona. Jej powierzchnia to ponad 1 mln km², które zamieszkuje tylko 5 mln mieszkańców – to tak, jakby mieszkańcy województwa mazowieckiego zamieszkiwali Polskę, Niemcy, Austrię i Włochy razem wzięte. Ponad połowa ludności żyje w ubóstwie. Mauretania jest znana przede wszystkim z jednego – to tam jeździ najdłuższy i podobno najniebezpieczniejszy pociąg z rudą żelaza. Jak mogliśmy nie spróbować się nim przejechać?

Mieszkańcy Mauretanii byli bardzo zainteresowani nami i kamperem

Pierwsze tankowanie wody w Mauretanii

Na ulicach Mauretanii nie obowiązywało zbyt wiele zasad ruchu drogowego

eprasa.pl 419f470269

Raj na ziemi – oaza Terjit

Zwłaszcza że już po kilku dniach w Mauretanii zdecydowaliśmy, że mimo wielkich chęci nie jedziemy dalej na południe kamperem. Zawróciliśmy z drogi do Senegalu przez zły stan dróg. Kamper to także nasz dom, dbamy o niego, a totalne pustkowia i dziurawy asfalt nie były naszymi sprzymierzeńcami.

Najpierw jednak musieliśmy znaleźć bezpieczne schronienie dla naszego domu na kołach. Użyliśmy znanej chyba każdemu kamperowiczowi aplikacji park4night, choć zasięg jej pinezek mocno ograniczył się już na Saharze Zachodniej. Znaleźliśmy jedno miejsce, w którym na kilka dni zostawiliśmy nasz kamper – hotel z płatnym parkingiem.

Do tej pory nocowaliśmy na dziko, na obrzeżach miasta Nawazibu nad oceanem. Tam było spokojniej, nikt nie patrzył na nas jak na potencjalne źródło gotówki, było nieco czyściej, a nawet znaleźliśmy kranik z wodą do kamperowego zbiornika. Czuliśmy się bezpiecznie, liczyliśmy na dobre intencje u innych, z taką samą energią podróżowaliśmy my. Rozmawialiśmy z lokalsami, robiliśmy zakupy spożywcze, obserwowaliśmy codzienne życie, czasami wchodziliśmy w interakcje z dziećmi, które były bardzo zainteresowane nami i kamperem. Do centrum przyjeżdżaliśmy tylko w konkretnych celach. Skorzystaliśmy z tego, że Nawazibu jest jednym z dwóch miast w Mauretanii, w których znajdują się bankomaty, i kupiliśmy kilka gigabajtów internetu. Na głównej ulicy panował chaos. Widzieliśmy prawdziwą biedę, mnóstwo śmieci, przeróżne targowiska z czymkolwiek, zaniedbane dzieci i przepracowane zwierzęta – tam pierwszy raz poczuliśmy szok kulturowy.

Zaopatrzyliśmy się w niezbędne rzeczy i ruszyliśmy dalej, by spróbować swoich sił w żelaznym pociągu. Dworzec kolejowy to była kolejna szansa do zaobserwowania różnic kulturowych między Europą a Mauretanią. Ludzie pomimo obecności ławek rozkładali koce i siadali na podłodze, tam jedli, spali i modlili się, dużo ze sobą rozmawiali. Mimo że mijały długie godziny, a my dalej czekaliśmy na pociąg, który kursuje bez rozkładu jazdy, na ich twarzach nie było widać ani krzty zniecierpliwienia. W budynku dworca znajdował się prowizoryczny sklep, nie było prądu, był za to kolejny policjant, który próbował wyłudzić od nas łapówkę. Przy całym swoim cwaniactwie był bardzo sympatyczny i wydawał nam się niegroźny.

eprasa.pl 419f470269

Etap kolei żelaznej

W końcu żelazny pociąg nadjechał. Po wejściu do wagonu znaleźliśmy pusty przedział, ale szybko dosiadło się do nas trzech pracowników kopalni, którzy jechali do pracy. Dominika szybko poszła spać, za to Mikołaj rozpoczął nocną integrację z nieznajomymi. Panowie podzielili się mauretańską whisky, czyli mocną czarną herbatą z dużą ilością cukru. Alkohol jest w Mauretanii zakazany, za to herbatę pije się z kieliszków. Wymieniliśmy się skrawkami swojego życia, pokazując sobie zdjęcia – my ze smartfonów, a oni z telefonów z klawiszami, które ledwo już pamiętamy. W ich codzienności ciężka praca w kopalni to norma, nie podróżują turystycznie, nie kształcą się i nie dbają o konsumpcjonizm. Żyją w tradycyjnych domach, w których Koran ustala zasady życia. Byli dla nas niezwykle sympatyczni, czuliśmy się bezpiecznie przez cały czas, traktowali nas jak równych sobie, choć byliśmy dla nich kosmitami.

Gdy nasz kamper czekał na parkingu, my w tym czasie podróżowaliśmy autostopem. Wyrwaliśmy się z bezpiecznej przystani. Nie mieliśmy już dachu nad głową, stałego dostępu do toalety i wody ani możliwości ugotowania obiadu z własnych, znanych nam produktów. Zaczęła się prawdziwa przygoda.

Nieznajomi zapraszali nas na herbatę. Byliśmy gośćmi w tradycyjnym mauretańskim domu i spróbowaliśmy lokalnych specjałów. Dotarliśmy nawet do oazy Terjit, raju na środku pustyni, kąpaliśmy się

Podczas jazdy żelaznym pociągiem przez Saharę

Najpiękniejszy nocleg na dziko – plaża Legzira

Jeśli wybierasz się kamperem w podobne rejony świata:

- Zawsze miej przy sobie gotówkę. To może być lokalna waluta, ale euro i dolary również są mile widziane. Nie zawsze jest możliwość zapłacenia kartą, często nie ma terminali nawet na stacjach lub w sklepach.
- Jeśli wybierasz się do Maroka zimą, nie zapomnij spakować kurtki puchowej. Może zaskoczyć Cię śnieżyca. W górach Atlas pogoda bywa nieprzewidywalna.
- Wodę pitną kupuj w sklepach. Mieszkańcy często korzystają z przydrożnych kraników, ale nie warto ryzykować zatruciem.
- Zaopatrz się w gogle narciarskie lub inne okulary chroniące oczy. Silne wiatry i burze piaskowe na Saharze sprawiają, że piasek dostaje się dosłownie wszędzie, a funkcjonowanie na zewnątrz jest bardzo trudne.

KampeRADY

eprasa.pl 419f470269

w naturalnych basenach i chodziliśmy po szlakach płaskowyżu. Policja pomagała nam łapać autostop na zupełnie pustej drodze. Zobaczyliśmy kolejne miasta Mauretanii i jeszcze więcej różnic pomiędzy nimi a nami. Dowiedzieliśmy się, że latem mieszkańcy migrują z centrum kraju nad ocean, gdzie jest chłodniej.

Po kilku dniach zawróciliśmy w kierunku kampera, czekał nas jeszcze jeden kurs pociągiem, tym razem nieco bardziej ekstremalny. Marzyliśmy o przejeździe w wagonie towarowym, na gapę. Znaleźliśmy ludzi, którzy nam w tym pomogli i udało się. Emocji było tyle, co rudy żelaza w wypchanym po brzegi żeliwnym wagonie. Dopiero gdy ruszyliśmy, dotarło do nas, co właśnie zrobiliśmy. Przyświecał nam cel zrobienia czegoś ekstremalnego, a na horyzoncie czekał na nas kamper i powrót do naszej rutyny.

Przejechaliśmy kilkaset kilometrów w wagonie towarowym, siedząc na rudzie żelaza. Zdani na siebie, bo w razie zagrożenia nikt by nam nie pomógł. Opiłki żelaza były wszędzie, dlatego przez cały czas mieliśmy założone gogle narciarskie i maseczki z filtrem. Na koniec cali byliśmy brudni. Prawdopodobnie obejrzeliśmy najbardziej spektakularny wschód słońca w naszym życiu. To było iście unikatowe przeżycie.

Najbardziej kręta droga w Maroku

Po ponad 12 godzinach jazdy dotarliśmy cali i zdrowi do Nawazibu. Samozwańczy taksówkarze proponowali nam kurs do miasta za zbyt wygórowaną cenę, więc złapaliśmy autostop i dotarliśmy na hotelowy parking, na którym czekał nasz dom na kołach. Byliśmy przeszczęśliwi, że nic mu się nie stało i od razu poczuliśmy się lepiej.

Sahara śniegiem pokryta

Z Mauretanii wróciliśmy tą samą drogą i dotarliśmy tam, skąd ostatnio wygoniła nas burza piaskowa – na plażę Legzira. To jedno z najpiękniejszych miejsc, w którym zaparkowaliśmy, podróżując kamperem. Widok na klify, łuki skalne i ocean, a do tego spektakularne zachody słońca. Idealne, bardzo bezpieczne i spokojne miejsce na reset. Zostaliśmy tam, dopóki wystarczyło nam jedzenia, wody w zbiorniku i miejsca w kasecie toaletowej. Uroki naszego życia w samochodzie.

Ostatnia historia, którą chcemy opowiedzieć, jest jedną z najbardziej wyjątkowych. Rano opalaliśmy się w kanionie Todra, a wieczorem zakopaliśmy się w błocie i śniegu. Sytuacja była o tyle trudna, że przez nagłą śnieżycę zamknięto drogi, a my byliśmy sami w górach, pośrodku niczego. Jakimś cudem w pobliżu przechodził jeden Marokańczyk, który okazał nam dużą pomoc. Przez prawie trzy godziny kopał z nami w błocie, tak długo, aż udało się wydostać kamper. A na koniec jeszcze zaprosił nas do swojego domu rodzinnego.

To było jedno z najbardziej niesamowitych przeżyć podczas tej podróży. Wizyta w domu u tej rodziny na długo zapadnie nam w pamięć. Oni mówili po berbersku, pisali po francusku, my mówiliśmy po polsku i pisaliśmy po angielsku. Mimo to przez dwie godziny udało nam się całkiem sprawnie porozmawiać o naszych życiach. Rodzina żyła w skromnych warunkach, spała w jednym pokoju, z nieszczelnymi oknami, ogrzewała się małą kozą. Miała zaledwie dwa małe pokoiki i prowizoryczną kuchnię, a była ich szóstka – małżeństwo i czwórka dzieci. Nie wyglądali na zaniedbanych czy nieszczęśliwych, ich siłą była miłość i dobre relacje. Trwał ramadan, a mimo to zostaliśmy poczęstowani oliwkami, chlebem i miodem, a nawet oferowano nam nocleg. Ta otwartość i uczynność Marokańczyków nas wzrusza i ogromnie ją podziwiamy.

Posiłek u gospodarza, który pomógł nam wydostać kamper ze śniegu i błota

eprasa.pl 419f470269

Nieważne, czy to mechanik, lokalny rybak czy właściciel restauracji – ludzie w Maroku są niezwykle gościnni, dzielą się tym, co mają, nawet jeśli posiadają niewiele, lubią gawędzić i są przyzwyczajeni do życia we wspólnocie. Z drugiej strony bywają nachalni. Z naszego doświadczenia, poza punktami turystycznymi, lokalsi rozmawiali z nami raczej bezinteresownie, a w popularnych miejscach musieliśmy być ostrożnejsi. Taki urok tego kraju – jest inaczej, a Marokańczycy są świetnymi handlarzami.

Sens podróżowania, sens życia

Wynieśliśmy z tej wyprawy kilka lekcji. Podróżowanie nie jest dla wybrańców, ono jest dla wszystkich. Każdy może zwiedzać świat we własnym stylu, nie ma jednego właściwego. Podróżowanie po Afryce może być bardziej wyprawowe, przygodowe albo dokładnie zaplanowane i komfortowe. Jednak jest kilka stałych elementów, o które należy zadbać. Są nimi ubezpieczenie podróżne, minimalna wiedza dotycząca zwyczajów w kraju o odmiennej kulturze, skompletowanie wiz i dokumentów oraz posiadanie gotówki, bo nie wszędzie zapłacimy kartą. My dorzucamy do tego zestawienia głowę otwartą na nowe. Najlepiej opierać się na własnych doświadczeniach. Jednostkowa opinia to nie reguła, bo każdy ma inną wrażliwość.

Wiele barier to tylko wymysły naszych głów. Przed wyprawą czytaliśmy przeróżne opinie o tych krajach, w tym wiele negatywnych. Tymczasem na miejscu zetknęliśmy się z niesamowitą gościnnością i dobrocią. Nie obyło się też bez wyzwań, ale wróciliśmy z jeszcze szerzej otwartymi oczami, a przede wszystkim sercami i tym chcemy inspirować.

Przekonaliśmy się, że żyjemy w bańkach, każde z nas we własnej. Życie drugiego człowieka może wyglądać zupełnie inaczej z różnych powodów i to nie znaczy, że jest gorsze albo mniej szczęśliwe. Im więcej podróżujemy, tym bardziej doceniamy, jak duże możliwości i perspektywy mamy jako Polacy. Posiadanie dachu nad głową, ciepły posiłek na obiad, możliwość edukacji albo obrania własnej ścieżki życiowej to nie jest minimum, tylko wielki przywilej.

Kamper to nasz dom na kołach

Nasza przygoda trwała trzy miesiące, wszystkie noclegi spędziliśmy na dziko i przejechaliśmy prawie 15 tys. km. Zebraliśmy całą masę wspomnień i nowych doświadczeń. Najbardziej jesteśmy dumni z naszego kampera. Choć stary, ze słabym silnikiem i bez napędu 4×4, dawał radę wzorowo, a my mamy jeszcze większy apetyt na Afrykę. Tego trzeba doświadczyć.

REKLAMA

eprasa.pl 419f470269

AUSTRIA ZIMĄ KAMPEREM

Śnieg pod nartami i pod kołami

Manuela Warzybok

©Rossmann

Austria to mekka narciarstwa alpejskiego – kilometry perfekcyjnie przygotowanych tras, nowoczesne wyciągi i przyjazna infrastruktura to znaki firmowe kurortów zlokalizowanych w północnej części Alp.

eprasa.pl 419f470269

Coraz więcej kamperowiczów z Polski przekonuje się do idei caravaningu zimowego i eksploruje kempingi położone w sąsiedztwie stoków, gdyż oferują one przyjemne warunki bytowe i zachęcają do tej formy spędzenia choćby ferii zimowych. To komfort, elastyczność i pełna autonomia. Zimą sytuacja różni się jednak zasadniczo od klasycznych wyjazdów letnich: w grę wchodzi inna infrastruktura, inny standard kempingów i rozwiązania, które nieraz zaskakują turystów z Polski.

Podstawy

Ci, którzy jeszcze nie odważyli się zapuścić w zimowe Alpy, zwykle rozpoczynają zestaw pytań o kamperowanie zimą od troski o suszenie rzeczy. Otóż zdecydowana większość kempingów zimowych posiada odpowiednią dla narciarzy i snowboardzistów infrastrukturę, której bazą jest ogrzewana narciarnia i suszarnia ubrań. Kempingi wiedzą doskonale, po co jedziemy zimą w góry i te kwestie są doskonale rozwiązane.

Idąc dalej tropem infrastruktury, takie miejsca są przystosowane do trudniejszych warunków. Są wyposażone nie tylko w odpowiednie przyłącza elektryczne, ale często też gazowe, co pozwala nam ogrzewać kampera bez troski o butle i zawory, płacąc za realne zużycie. Standardem są ciepłe, miłe i czyste sanitariaty, zaś kempingi wybijające się powyżej średniej oferują dodatkowe udogodnienia jak sauna, a nawet cały blok wellness z basenami i usługami typowymi dla resortów spa. Skibus dowożący gości kempingowych pod stok także jest standardem, a posiadanie skipassu lub po prostu sam fakt zamieszkania na kempingu zwykle uprawnia nas do darmowej komunikacji publicznej, co pozwala nie tylko komfortowo przemieszczać się podczas naszego pobytu, ale też zaoszczędzić konkretne kwoty na taksówkach czy parkingach. Większość kempingów posiada na swoim terenie mały sklepik lub tzw. bread service – możemy zamówić wieczorem pieczywo na kolejny dzień i rano odebrać je z recepcji – dzięki czemu nic się nie marnuje.

Dostępność

Jeżeli planujemy wybrać się do Austrii na narty, najpierw warto się upewnić, czy interesujący nas obiekt działa zimą i czy nie wymaga rezerwacji. Niektóre kempingi operują w ograniczonym zakresie i przyjmują w tym czasie mniejszą liczbę gości. Szczególnie warto zarezerwować miejsce z większym wyprzedzeniem, jeżeli planujemy spędzić na wyjeździe okres świąteczno-noworoczny, ponieważ zimowe kempingi w Alpach mają wtedy stuprocentowe obłożenie i rezerwacji należy dokonać nawet kilka miesięcy wcześniej. Jest to często sporym zaskoczeniem dla Polaków, gdyż w naszym kraju często jeszcze zimowy caravaning jest

uznawany za przedsięwzięcie dla odważnych, a przyczepy i kampery opatula się na sen zimowy, podczas gdy na zachodzie Europy wyjazd na narty kamperem nie jest niczym niezwykłym. Ba, typowo zimowe kempingi największe obłożenie mają właśnie w tym czasie!

Zdarza się także, że niektóre miejsca mają ofertę typu „early bird" i rezerwując parcelę z dużym wyprzedzeniem, np. w listopadzie, można ustrzelić bardzo atrakcyjną ofertę.

Przykład z własnego podwórka – w ubiegłym roku spędziliśmy tydzień w cztery osoby na czterogwiazdkowym kempingu z doskonałą infrastrukturą za 280 euro! W tym były basen, sauny, ogromna narciarnia i suszarnia, wielka sala zabaw dla dzieci z konstrukcją do wspinania i oczywiście komunikacja publiczna. Dojazd skibusem do stoku zajmował nam 25 minut. Trudno przebić tę cenę w tym standardzie, ale rezerwowaliśmy styczniowy pobyt już późną jesienią.

Co znajdziemy na typowym zimowym kempingu w Austrii:

- utwardzone, stabilne parkingi i miejsca postojowe dla kamperów;
- przyłącza: prąd, często także gaz, woda i kanalizacja;
- ogrzewane sanitariaty;
- pomieszczenia do suszenia butów i sprzętu narciarskiego;
- skibus pod bramą kempingu lub w bezpośrednim sąsiedztwie;
- dodatkowe udogodnienia jak sauna, spa czy baseny.

eprasa.pl 419f470269

Co oferuje nam Austria?

Poza doskonałymi warunkami zjazdowymi mamy też doskonałą kuchnię, kuszącą nas lokalnymi przysmakami. Kurorty w Tyrolu i Karyntii nie odstają pod tym względem od tych położonych po włoskiej stronie Alp. Należy jednak uczciwie przyznać, że ceny są tu odrobinę wyższe. Nie na tyle jednak, by w odczuwalny sposób wpłynęło to na urlopowy budżet. Jeżeli jeździliście do tej pory w polskie góry, koszty w Alpach wciąż mogą być przyjemnym zaskoczeniem. Koszt skipassów jest wyższy niż u nas, jednak liczba i przygotowanie stoków oraz liczba osób po nich szusująca nijak nie dadzą się porównać do tego, co mamy do dyspozycji w Tatrach.

REGIONY

Tyrol – serce alpejskiego caravaningu

Od Sölden, przez Fieberbrunn, po okolice Seefeld i Zugspitz Arena – Tyrol to numer jeden, jeśli chodzi o kombinację narciarstwa z caravaningiem. Kempingi takie jak Camping Sölden lub Tirol Camp Fieberbrunn oferują bezpośredni dostęp do stacji i skibusów, a niektóre z nich znajdują się praktycznie pod stokiem.

Salzburg i Karyntia

Rejon Salzburga – Camping Woferlgut czy Seecamp Zell am See oraz Karyntii – EuroParcs Hermagor Camping to świetna baza narciarska z free skibusami i trasami biegowymi, choć często trzeba doliczyć krótkie dojazdy do głównych wyciągów.

Zillertal

Dolina Zillertal oferuje wiele całorocznych kempingów z opcją zimowego postoju i skibusem pod bramą kempingu, w połączeniu z ogromną liczbą tras narciarskich i rozległą infrastrukturą turystyczną.

Ograniczenia i realia zimowe:

- Nie każdy kemping otwarty jest w sezonie narciarskim – te całoroczne zimowe stanowią mniejszość;
- Standardy i dodatki (wellness, restauracje, animacje) bywają mniej rozbudowane niż latem, choć wiele miejsc nadrabia bliskością stoków;
- Czasami trzeba rezerwować miejsce z dużym wyprzedzeniem, szczególnie w sezonie świątecznym i w trakcie ferii zimowych.

PRZEGLĄD NIEKTÓRYCH OBIEKTÓW

Camping Sölden – Tyrol, Ötztal

To przykład jednego z najważniejszych zimowych kierunków dla kamperowiczów w Austrii. Położony około 200 m od kolejki Gaislachkoglbahn obiekt łączy aurę typowego alpejskiego kempingu z wygodami poziomu komfortowego hotelu pod chmurką. Oferuje przestronne parcele z mediami, świetne zaplecze sanitarne i wellness Green SPA oraz bezpośrednią bliskość jednego z najbardziej znanych ośrodków narciarskich Austrii.

Grubhof – Wintercamping Lofer

Położony w Salzburger Land zimowy kemping oferuje duże, przygotowane i częściowo utwardzone stanowiska, nawet ok. 180 m² powierzchni, z mediami i skibusem do pobliskich tras. To idealne rozwiązanie dla tych, którzy chcą połączyć caravaning z szerokimi możliwościami narciarskimi i biegowymi.

Stockham Wintercamping – Salzburger Land

To niewielki, kameralny obiekt, przyjmujący kampery w sezonie zimowym. Jego największą zaletą jest bezpośrednie położenie tuż przy stoku regionu Ski Amadé, dzięki czemu można wyjść z kampera, przejść przez drogę i wpiąć narty.

Zillertal, Mayrhofen i okolice

W dolinie Zillertal znajdziemy kilka kempingów otwartych cały rok, w tym takie, które oferują zimowe usługi: skibus spod bramy kempingu, pomieszczenia do suszenia sprzętu, widoki na lodowcowe szczyty, a także strefę wellness do regeneracji po szaleństwach na stoku. Kempingi w tym rejonie są często na poziomie średnim lub wyższym i stanowią świetną bazę wypadową do największych resortów narciarskich w Austrii.

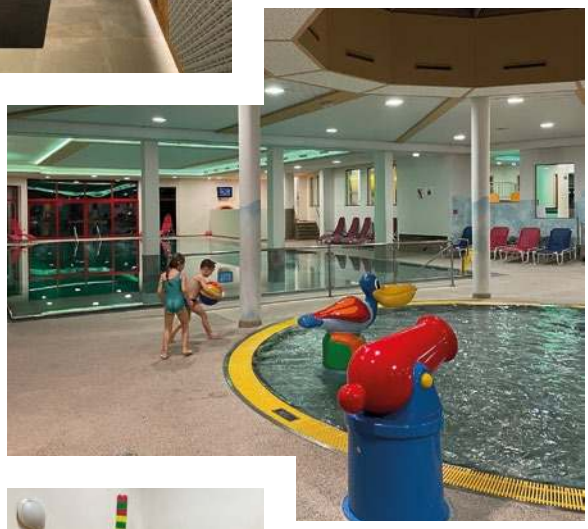
EuroParcs Hermagor – Nassfeld

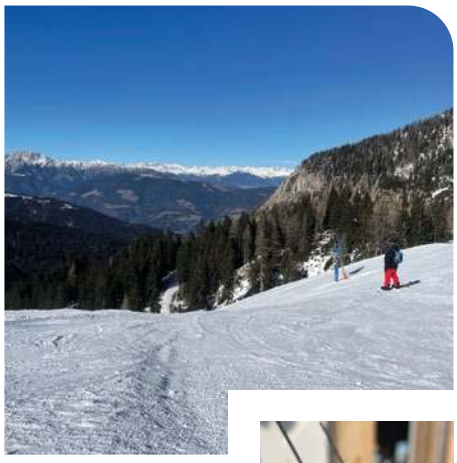
Holiday Park Hermagor – położony w alpejskiej dolinie Gail w Karyntii – to całoroczny park wakacyjny z pełną ofertą kempingową i miejscami dla kamperów, stanowiący świetną bazę wypadową do regionu narciarskiego Nassfeld. Kemping oferuje przestronne parcele z przyłączami, nowoczesne sanitariaty oraz bogate zaplecze rekreacyjne: baseny (wewnętrzny i zewnętrzny), sauna, AlpinSPA, place zabaw i minimarket na terenie parku. W sezonie zimowym działa tu skibus kursujący ok. 300–400 m dalej, co ułatwia dojazd do stoków państwowego ośrodka Nassfeld, a goście mogą korzystać z programu WinterCard Premium i innych udogodnień regionu.

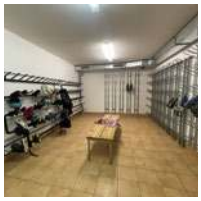
eprasa.pl 419f470269

Aufenfeld Erlebnis Resort Zillertal

To nie tylko kemping zapewniający wspaniałe warunki rodzinom z dziećmi, ale też, dzięki doskonałemu położeniu nad rzeką Ziller, idealna baza wypadowa do stoków położonych na zboczach oraz w sąsiedztwie doliny Zillertal, do których możemy się dostać skibusem lub pociągiem.



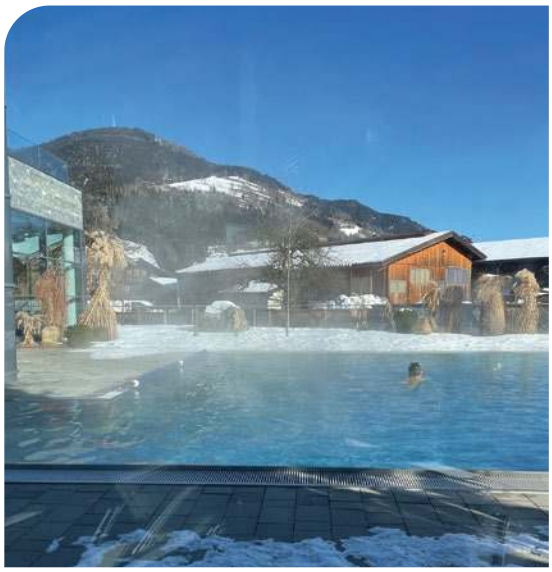




Europarcs Hermagor Nassfeld

Choć sam kemping położony jest niejako na uboczu resortu Nassfeld, to bez problemu na miejsce dowiezie nas darmowy skibus. Sam kemping oferuje wszystkie niezbędne zimą udogodnienia, w tym imponującą salę zabaw dla dzieci. Niewielkie SPA zaś pomoże zrelaksować się rodzicom po białym szaleństwie. Warto obserwować obiekt i zarezerwować w nim pobyt z wyprzedzeniem – operator, EuroParcs, przygotowuje na stronie korzystne oferty czasowe. Samo Nassfeld jest resortem z przewagą czerwonych tras, dlatego niekoniecznie polecane jest dla początkujących adeptów narciarstwa lub snowboardingu.

eprasa.pl 419f470269



Sportcamp Woferlgut

Jeden z najbardziej luksusowych ośrodków w Alpach, z przepięknym, nowoczesnym SPA, z ofertą odnowy biologicznej skierowaną w znacznej mierze do osób uprawiających wszelakie sporty – w obiekcie znajdziemy nawet dwa olimpijskie tory pływackie z pomiarem czasu. Mimo sportowego charakteru rodziny z dziećmi także poczują się tu dobrze zaopiekowane, ponieważ w SPA maluchy mają zapewniony mini park wodny w osobnej sali, by nie zakłócać wypoczynku innym, a w podziemiach restauracji znajduje się bardzo duża i świetnie wyposażona sala zabaw. Skibus dowiezie nas na stoki Kitzsteinhorn lub Schmittenhöhe.

eprasa.pl 419f470269

Sportcamp Woferlgut – Bruck

Sportcamp Woferlgut w Salzburger Land to całoroczny, luksusowy kemping u podnóża Großglocknera, idealny dla kamperów zimą. Oferuje przestronne parcele z mediami, nowoczesne sanitariaty, suszarnie sprzętu narciarskiego i bezpośredni dostęp do bezpłatnego skibusa, który dowozi gości do ośrodków narciarskich Zell am See i Kaprun. Po dniu na stoku można tu skorzystać z wellness, basenów i restauracji, co czyni go świetną bazą do zimowego wypoczynku w Alpach. W mojej prywatnej, subiektywnej ocenie to jeden z dwóch najbardziej „wypasionych" obiektów w całych Alpach, niekwestionowany lider w Austrii.

Co z dzikusowaniem?

Teoretycznie w Austrii obowiązuje zakaz „dzikiego kempingu" – nie wolno nocować kamperem na parkingach wyciągów, w lesie ani poza oficjalnymi miejscami. W praktyce jednak na niektórych parkingach można zaparkować na noc, jednak bez biwakowania, czyli rozstawiania „przyległości". To miejsca oznaczone zwykle jako: motorhome parking, WOMO czy Stellplatz. W niektórych kurortach działają parkingi sezonowe dla kamperów, które przyjmują pojazdy nawet przez całą zimę (np. przy Hinterstoder). Zwykle w takich miejscach nie ma sanitariatów, bywa za to podłączenie do prądu.

Warto jednak zrobić uczciwy research, zanim gdzieś zaparkujemy na dziko, by uniknąć nieprzyjemności i mandatów. Czasem wystarczy uśmiech i grzeczne zapytanie, czy wolno, czasem trzeba dokładnie się zapoznać ze znakami na danym terenie, jak zawsze warto również poczytać w internecie – liczba aplikacji i grup na mediach społecznościowych jest wystarczająca, by podjąć dobrą decyzję.

Łańcuchy na koła, narty na nogi i w drogę!

Dobrze zaplanowany wyjazd zimą kamperem do Austrii zapewnia komfort pobytu, bezpieczeństwo na drogach i wspaniałe warunki zjazdowe na stoku. To wciąż nieoczywisty kierunek dla caravaningowych turystów z Polski, jednak mający bardzo wiele do zaoferowania pod każdym względem. Ruszając do Austrii, musimy pamiętać o łańcuchach na koła – ich brak może skutkować mandatem podczas kontroli w górskich rejonach.

Austriackie kurorty są doskonałym miejscem, by bez stresu i komfortowo zacząć przygodę z zimowym caravaningiem!

REKLAMA

eprasa.pl 419f470269

NIE TYLKO **NA NARTY**

Karyntia to niezwykle piękny region Austrii. Wysokie Taury to bogactwo fauny i flory, którą chroni największy i najstarszy w kraju Park Narodowy Hohe Tauern. Jego powierzchnia wynosi ponad 1800 km². Planując zimowy wyjazd na narty, chcieliśmy udać się w spokojniejsze miejsca, bliżej natury, aby odpocząć od zgiełku i popularnych, dużych ośrodków wypoczynkowych. Dlatego wybór padł na region Karyntia, w którym można znaleźć kilka nietuzinkowych, a zarazem ciekawych miejscowości i ośrodków narciarskich.

eprasa.pl 419f470269

Grzegorz Miedziński

Ruszając z południa Polski (Bielsko-Biała) i chcąc podzielić trasę na dwie części, wybraliśmy kurs przez Bratysławę, gdzie zatrzymaliśmy się na kilkugodzinny postój na Camping Bratislava. Co ciekawe, znajduje się on tuż przy naturalnym jeziorze Zlaté Piesky, więc może być także bardzo fajnym miejscem na postój w sezonie letnim. Wcześnie rano startujemy w dalszą drogę, kierując się na obwodnicę Wiednia i dalej na S6. Wybieramy krótszą trasę drogami krajowymi (bo i tak naszym dużym kamperem zimą prędkość autostradowa nie jest osiągalna).

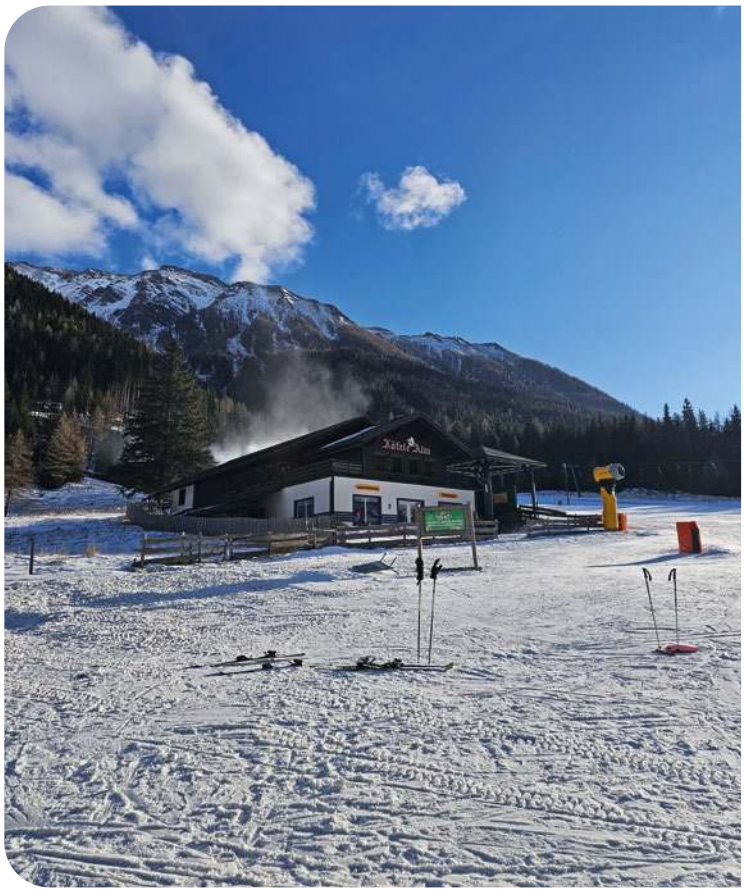
Na początek

Pierwsza część naszego pobytu miała miejsce w Mallnitz. Miejscowość leży w „ślepej" dolinie, z której specjalnym pociągiem przez tunel można się dostać do Bad Gastein. Naszą bazą był duży, nowy kemping HOCHoben camp & explore. Znajduje się tam 95 parceli podzielonych na trzy grupy w zależności od wielkości. Dodatkowo cztery mobilne domki oraz 11 dużych „chalets" w wysokim standardzie. Do tego oczywiście wszelkie niezbędne na kempingach elementy takie jak: toalety, prysznice, umywalnia, suszarnia czy pralnia. Działa też bardzo ładna i przytulna restauracja oraz mały stok narciarski z wyciągiem typu „taśma", plus strefa zabaw. W zasadzie pod samą recepcją był przystanek autobusowy, dzięki czemu dojazd na stoki narciarskie, basen, restauracje jest łatwy i wygodny (nie ma konieczności jazdy kamperem). Narciarskie bądź snowboardowe szusy można realizować w niewielkim (jak na alpejskie realia) ośrodku Ankogel-Mallnitz. Przy dolnej stacji położonej na wysokości 1280 m n.p.m. są dwie trasy niebieskie o długości 1,2 i 1,3 km oraz strefa dla dzieci – idealne rozwiązanie dla początkujących. Wjeżdżając dużą kolejką kabinową na blisko 2 tys. m, możemy zjechać w dół lub kolejnym wyciągiem wjechać aż na 2636 m. Niestety warunki, które zastaliśmy, nie pozwoliły na sprawdzenie górnej części ośrodka. I właśnie gdy pogoda płata figle lub po prostu gdy chcemy zrobić coś innego, warto skierować się do BIOS National Park Center Mallnitz, aby na przepięknej ekspozycji poznać nie tylko lokalną faunę i florę, ale także geologiczną historię tutejszych gór. Dla relaksu i regeneracji możemy się także wybrać na basen i saunę do Tauernbad.

Kemping Bratislava to znakomity reprezentant słowackiej szkoły: jest czysto, porządnie, stylowo

HOCHOben camp & explore – kemping typowo alpejski, pozwalający poczuć potęgę gór wprost za oknami sypialni

eprasa.pl 419f470269



Ośrodek Ankogel-Mallnitz pozwala na zjazdową zabawę na wysokości ponad 2500 m!

BIOS National Park Center Mallnitz – miejsce, do którego warto zaprowadzić dzieci; zabawa, eksperymenty, edukacja w towarzystwie górskiej natury

Po drugiej stronie góry

W pół godziny drogi samochodem (lub autobusem, bo także kursuje na tej trasie) możemy dojechać w kolejną dolinę, aby pojeździć na nartach w większym ośrodku, jakim jest Mölltaler Gletscher. To jedyny w Karyntii ośrodek narciarski, którego najwyższe fragmenty usytuowane są na lodowcu. Gwarantuje to śnieg, świetną, zimową zabawę, no i widoki z wysokości 3122 m n.p.m. A przynajmniej tak słyszeliśmy, bo nas zastały tam duże opady śniegu.

U podnóża „glocka"

Podróżując dalej na zachód, docieramy do przepięknej miejscowości Heiligenblut. To kraniec regionu Karyntia, sąsiadujący z Tyrolem (na zachód) oraz Ziemią Salzburską (na północy). Tutaj rozpoczyna się sławna droga wiodąca serpentynami na Großglockner Hochalpenstraße – najwyższą asfaltową przełęcz w Austrii (2504 m n.p.m.). Zimą droga jest zamknięta, ponieważ po jej kilku odcinkach przebiegają trasy narciarskie, przez co Heiligenblut nie jest przelotową miejscowością. To czyni ją spokojniejszą, pozbawioną tłumów i zgiełku, ale z wyjątkowym klimatem i górską atmosferą. Nad całą doliną góruje Großglockner – najwyższy szczyt Austrii (3798 m p.n.m). Naszą bazą był Nationalpark Camping Großglockner. To duży, malowniczo położony kemping, który pomieści nawet do 150 samochodów. Ma pełny węzeł sanitarny oraz restaurację ze świetnym jedzeniem. A właściciel to niezwykle sympatyczny człowiek. Warto to miejsce odwiedzić choćby z uwagi na panującą w nim atmosferę.

Centrum Tauernbad jest wodnym placem rozrywki wyposażonym w basen, zjeżdżalnie, masaże wodne, whirlpool, saunę...

W ośrodku narciarskim Mölltaler Gletscher panuje wysoce alpejski klimat i można poczuć wszelkie emocje związane ze zjazdami po lodowcu

eprasa.pl 419f470269

Nationalpark Camping Großglockner reklamuje się i promuje jako kemping w samym sercu Karyntii

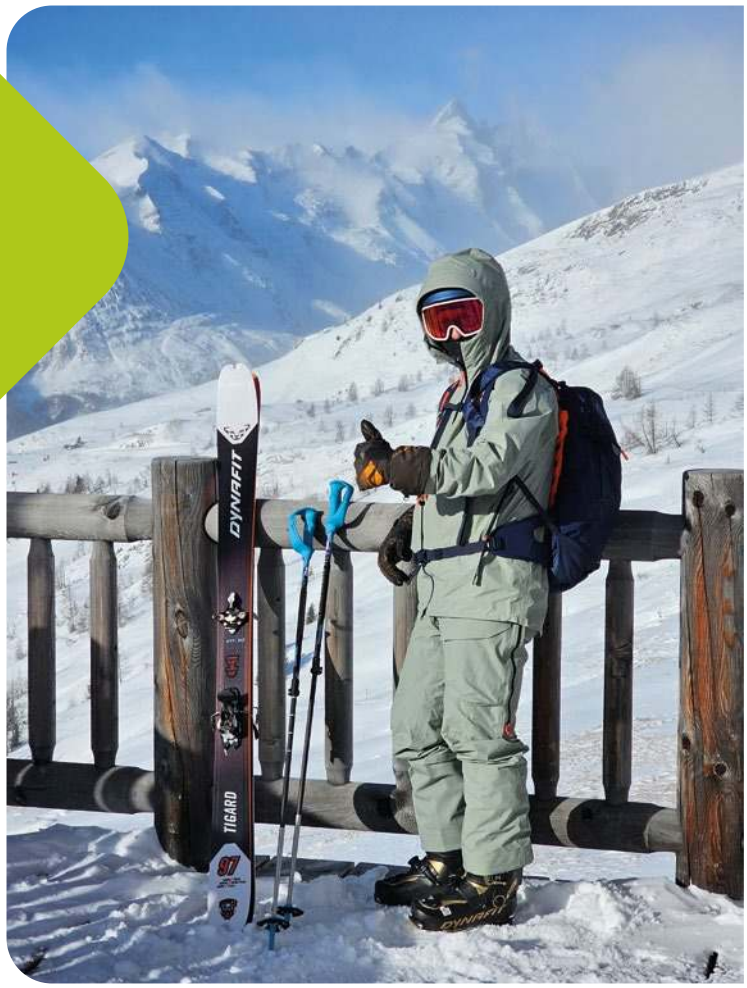
Gwarancja obecności śniegu

Teren narciarski Grossglockner Heiligenblut jest wyjątkowy ze względu na swoje ukształtowanie. Prawdopodobieństwo obecności śniegu jest wysokie, stoki są zróżnicowane, a czas oczekiwania przy kolejkach linowych i wyciągach jest ograniczony do minimum – po prostu nie ma tu tłumów. W sumie to 55 km tras zjazdowych i 11 wyciągów optymalnie wykorzystujących teren. Przy większości nartostrad tereny wokół nadają się do jazdy, dzięki czemu fani freeride'u czy skitouringu będą się świetnie bawić (strefa freeride składa się z sześciu sektorów o łącznej powierzchni ponad 1500 ha).

A gdy już skończycie jeździć na nartach (lub mocny wiatr unieruchomi wyciągi), wtedy mamy kilka innych możliwości spędzenia czasu. Numerem jeden jest z pewnością odwiedzenie „Domu Koziorożca", Haus

Odwiedzenie „Domu Koziorożca" – Haus der Steinböcke – pozwoli dzieciom i dorosłym na poszerzenie wiedzy o klimacie i przyrodzie gór

eprasa.pl 419f470269



W Heiligenblut znajdziemy oprócz typowo zimowej oferty możliwość skorzystania z basenu bądź sauny

der Steinböcke. To interaktywna wystawa ukazująca Park Narodowy Hohe Tauern – zarówno dla najmłodszych, jak i starszych, by lepiej poznać tamtejszą naturę. Możecie także pójść na basen bądź saunę. Wisienką na torcie będzie przepięknie położony kościół parafialny, będący jedną z wizytówek Heiligenblut.

Warto wiedzieć

Karyntia, podobnie jak inne liczące się regiony turystyczne, ma specjalną kartę Kärnten Card. Nabywając ją (są różne warianty), możemy skorzystać z ponad 100 różnych atrakcji takich jak wejścia do muzeów, basenów czy wież widokowych. Daje również zniżki na różne usługi ponad 60 partnerów. Listę atrakcji i warunki korzystania z karty znajdziecie na stronie internetowej oferenta.

Przypomnijmy, że według badań, jakie przeprowadziliśmy wśród naszych odbiorców, Austrię wybiera najwięcej osób (26% ankietowanych) na zimowe wyjazdy kamperem. Na drugim miejscu plasują się Włochy (z wynikiem 25%). Na kolejnych miejscach są Czechy (15%) oraz Słowacja (13%). Można więc przyjąć, że zimą wybieramy się z Polski w trasy nie dalsze niż 1500 km.

Z Kärnten Card możemy skorzystać z ponad 100 różnych atrakcji takich jak wejścia do muzeów, basenów, wież widokowych

eprasa.pl 419f470269

Teren Großglockner Heiligenblut jest wyjątkowy przez swoje ukształtowanie, oferując zróżnicowane walory do uprawiania narciarskich aktywności

O kamperze

Naszym domem podczas tego wyjazdu był Benimar Mileo 268, którego użyczyła nam firma ACK Group. Ten półzintegrowany kamper ma blisko 7,4 m długości, oferując cztery miejsca do jazdy i cztery miejsca do spania. Jadąc w dwie osoby i mając sporo sprzętu, mieliśmy superkomfortowe warunki. Mileo oparty jest na bazie Fiata Euro 6 z silnikiem 2,2 l o mocy 140 KM i manualną sześciobiegową skrzynią. To w połączeniu z asystentem pasa ruchu, systemami ABS + ESP oraz Traction Plus + Hill Descent Control, a także dobrymi zimowymi oponami pozwoliło sprawnie i bezpiecznie podróżować w zimowych warunkach.

Zaprenumeruj i zapłać on-line!

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

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

Szukaj na stacjach benzynowych oraz w dużych salonach prasowych

bp empik Lagardère KOLPORTER

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

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

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

REKLAMA

eprasa.pl 419f470269

BIAŁE SZALEŃSTWO W SZWECJI

Narciarska wyprawa ze Stena Line

Sebastian Klauz

„Skok przez Bałtyk" z Gdyni do Karlskrony trwa 10 godzin. Korzystnie jest wybrać rejs nocny, aby do Szwecji przybyć o 7:00 rano, wypoczętym po śnie w wygodnej kabinie pasażerskiej

Śnieg w regionie Hundfjället jest znakomity, stąd duża popularność tego resortu narciarskiego. Skipass dla osoby dorosłej kosztuje 61,50 euro. W zależności od warunków zimowych stoki mogą być otwarte nawet do kwietnia

Te kolorowe domki to charakterystyczna zabudowa Björkholmen, najstarszej części Karlskrony. Swoją długowieczność zapewniają budulcowi – są wykonane z dębowego drewna

Wyprawa na narty do Szwecji to znakomity pomysł, nawet jeśli na stok trafi się jak my podczas szkolnych ferii. Mimo tego warto chwilę postać w kolejce do wyciągu, bo warunki zjazdowe pod szczytem i ośrodkiem Hundfjället są znakomite!

Przejażdżka skuterem śnieżnym? Czemu nie! Jeśli posiadasz prawo jazdy kategorii B, jest ono honorowane w Szwecji i pozwala na prowadzenie tego pojazdu. Najkorzystniej jest wynająć skuter na około 2 godziny, co powinno zamknąć się w kwocie ok. 600–1200 koron szwedzkich (ok. 230– 460 zł) za osobę/skuter

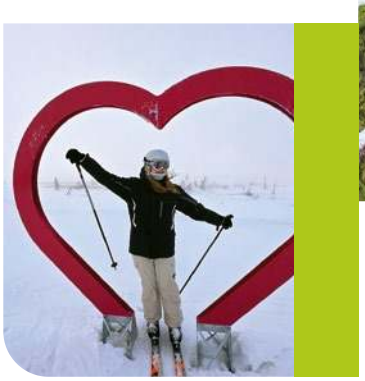
Ponieważ w Szwecji przyroda jest na wyciągnięcie ręki, znaków drogowych ostrzegających przed dzikimi zwierzętami jest wiele. Tutaj zwierzyna na drodze to realne i często spotykane zagrożenie

eprasa.pl 419f470269

Ośrodek SkiStar Lindvallen posiada jedyną w Europie restaurację McDonald's na stoku, w której funkcjonuje także narciarski drive-thru. Można podjechać do okienka i bez zdejmowania nart zamówić jedzenie. Ceny są zbliżone do polskich

Kilka gotowych obiadów zabraliśmy ze sobą, aby nie tracić czasu na ich przygotowywanie. Z zaprowiantowaniem na miejscu też nie ma kłopotu, ceny są niewiele wyższe niż w Polsce. W dni powszednie sklepy detaliczne w Szwecji są zazwyczaj otwarte od 10 do 19, a w soboty od 10 do 17. W niedzielę sklepy są zamknięte

Hundfjället to przyjazny rodzinom ośrodek narciarski w Sälen w Szwecji, oferujący stoki narciarskie, wypożyczalnie sprzętu, szkółki narciarskie oraz przechowalnie nart. Ośrodek jest znany z różnorodnych tras i infrastruktury idealnej dla dzieci i początkujących



Ten korytarz i zabytkowa sztolnia górnicza z 1767 r. to Tilas Stoll i prowadzi przez skały do dawnej kopalni Krakbo, w której wydobywano rudę żelaza. Te obiekty znajdują się w rezerwacie przyrody Högbergsfältet w pobliżu Filipstad w Szwecji. Dostępną dla turystów atrakcją jest też wejście do wnętrz dawnych wyrobisk

Chciałoby się powiedzieć „nasi tu byli", i to z Zakopanego! Pan Piotr prowadzi w Szwecji stragan z wyrobami skórzanymi, z których słynie polskie Podhale

Idre Fjäll to pierwszy kemping, który odwiedziliśmy. Jest położony bardzo blisko wyciągu. Można z niego wystartować na nartach i na nartach wrócić pod drzwi kampera. Postój jest odpłatny, na miejscu są sanitariaty, kuchnia, suszarnia, sauna i narciarski punkt serwisowy. Zdecydowanie polecamy to miejsce i ten ośrodek

Na południu Szwecji nie było jeszcze śniegu, chociaż panowały ujemne temperatury. Śnieg pojawił się dopiero na wysokości Sztokholmu. Na zdjęciu zameczek Teleborg w Växjö na południu, wybudowany w 1900 r., obecnie funkcjonujący jako hotel

W Szwecji można znaleźć wiele baz oferujących kilkugodzinne, a nawet kilkudniowe wyprawy psimi zaprzęgami. To okazja, aby poczuć się jak prawdziwy człowiek Północy!

Więcej wrażeń i miejsc z naszego wyjazdu narciarskiego do Szwecją ze Stena Line na filmie

REKLAMA

eprasa.pl 419f470269

RAJZA MALUCHEM *przez życie*

Rajza w gwarze śląskiej oznacza podróż – w naszym przypadku podróż przez życie. Wybraliśmy tę nazwę, ponieważ jesteśmy mocno związani z regionem, z którego pochodzimy. Mówi się „cudze chwalicie, swego nie znacie". To nie nasz przypadek – uwielbiamy odkrywać miejsca i historię rodzinnych miejsc.

Marysia i Kuba

eprasa.pl 419f470269

Podróż przez Pieniny

Dlaczego akurat maluch?

Obecnie wiele osób kupuje maluszki z racji sentymentu i wspomnień, które wiążą się z tym samochodem. My jesteśmy za młodzi, by pamiętać tamte czasy, nigdy też nie marzyliśmy o podróżach w stylu retro. To małe auto pojawiło się w naszym życiu z powodu marzenia Kuby, czyli chęci wzięcia udziału w charytatywnym rajdzie Złombol. Mogą wziąć w nim udział tylko samochody komunistycznej myśli technicznej, a wszystkie zebrane pieniądze przeznaczane są dla dzieci z domów dziecka. Za każdym razem meta rajdu jest w innym państwie. Kiedy podjęliśmy decyzję, że weźmiemy w nim udział (rok 2023), meta zaplanowana była w Portugalii – kraju, do którego każdy z nas chciał pojechać, bo przecież była to wymarzona podróż na drugi koniec Europy.

Żeby wziąć udział w rajdzie, trzeba było znaleźć odpowiedni samochód. Wiele osób radziło nam, że Fiat 126p będzie do tego idealny z powodu jego prostoty i łatwości w naprawie. Nie znaliśmy się wtedy ani na mechanice, ani na starych autach, więc uwierzyliśmy. Teraz nie do końca byśmy się z tym zgodzili, natomiast przekonaliśmy się, że ten mały samochód ma w sobie coś, czego nie mają inne, czyli duszę. Nasz maluszek ma to do siebie, że odkąd go mamy, przyciąga do nas wielu wspaniałych ludzi.

Umowa była prosta – od 1 stycznia szukamy samochodu na rajd. 4 stycznia maluszek już był z nami.

Do Portugalii? Maluchem? W lipcu?

Teraz, po kilku latach możemy się otwarcie przyznać. Tak, sami nie do końca wierzyliśmy, że się uda. Im bliżej było wyjazdu, tym ekscytacja coraz bardziej mieszała się z przerażeniem. Było ono spowodowane faktem, że maluch zaraz po zakupie nadawał się do generalnego remontu, a my mieliśmy tylko pół roku, żeby go przygotować. W parę dni po nabyciu go rozkręciliśmy auto na części i tak pojechało do różnych specjalistów. Powróciło do nas dopiero w czerwcu, na miesiąc przed wyjazdem.

Nie miało klimatyzacji ani lodówki, a my nie mieliśmy żadnego doświadczenia zarówno w samej jeździe takim specyficznym samochodem, jak i w mechanice. Za to byliśmy po dach załadowani i z jako tako określonym planem, że w ciągu czterech–pięciu dni przejedziemy 3200 km i dojedziemy z Chorzowa do Nazaré w Portugalii. Pojechaliśmy. Dzięki jednemu filmikowi opublikowanemu w mediach społecznościowych poznaliśmy Izę i Tobiasza, którzy swoim Fiatem 126p również wybrali się z nami w tę podróż. Podczas rajdu udało nam się poznać jeszcze jedną ekipę „maluszkową" – Kornelię i Olgę, z którymi w następnym roku pojechaliśmy razem Małymi Fiatami do Norwegii.

Jesteśmy Marysia i Kuba. Wspólnie podróżujemy od siedmiu lat. Poznaliśmy się podczas rowerowych wyjazdów, gdy przemierzaliśmy wspólnie Polskę oraz sąsiednie kraje. Później, już jako para, jeździliśmy przerobionym na kampera minivanem, a od dwóch lat Fiatem 126p. Podróże zawsze były dużą częścią naszego życia. Nie umiemy usiedzieć w miejscu, dlatego naszym obecnym, wielkim marzeniem jest podróż dookoła świata naszym maluszkiem podróżnikiem, a później życie w trasie. Od roku udzielamy się szerzej w mediach społecznościowych. Pod naszą nazwą „Rajza przez Życie" można odnaleźć nas na YouTubie, Instagramie, Facebooku i TikToku. Pokazujemy tam nie tylko swoje wyjazdy maluszkiem, ale również naszą codzienność i dążenie do spełnienia marzeń. Marysia jest również przewodniczką po Zabytkowej Kopalni Srebra, wpisanej na Listę światowego dziedzictwa UNESCO.

eprasa.pl 419f470269

Dojechaliśmy maluszkiem do Portugalii

Podróż przez Półwysep Iberyjski

Zaręczyny, awarie i 30 godzin jazdy

A co się stanie, jeśli samochód się popsuje? Otóż właśnie wtedy się popsuł. Nie nasz, ale naszych znajomych. I to popsuł się tak, że nie było szans jechać dalej. Zacznijmy od początku.

Podróż podzieliliśmy na kilka etapów. Pierwszego dnia wyruszyliśmy między godziną 12 a 13. W planach było dojechanie w okolice Drezna, ale przez błędy w organizacji dojechaliśmy tylko w pobliże Bolesławca, gdzie zatrzymaliśmy się na nocleg. Kolejnego dnia dotarliśmy pod Stuttgart, gdzie mieszka rodzina Kuby, u której się zatrzymaliśmy na drugą noc.

Od początku wiedzieliśmy, że najgorszym dniem, bo najdłuższym, będzie przejazd przez Francję. Założenie było proste – jedziemy tyle, ile damy radę. Naszym celem było przejechać całą Francję na raz. Jeśli chcieliśmy zdążyć na metę na czas, trzeba było się pospieszyć. Niestety po przejechaniu 400 km maluch Tobiasza i Izy odmówił posłuszeństwa. I to w najgorszym miejscu i czasie – byliśmy dosłownie pośrodku niczego. Wokół były same pola, a w oddali rozciągały się ciężkie, burzowe chmury. Po godzinnej debacie postanowiliśmy zaholować jednego maluszka drugim na pobliski kemping, oddalony na szczęście tylko o sześć minut jazdy. Nasi towarzysze postanowili zostać na kempingu, naprawić auto i ruszyć w drogę powrotną do domu. My postanowiliśmy pojechać dalej. Jechaliśmy całą noc, z małą przerwą na krótki sen w samochodzie obok stacji benzynowej. Zatrzymaliśmy się dopiero kolejnego wieczoru po ponad 30 godzinach jazdy, już w Hiszpanii. Ten dzień zapamiętamy do końca życia. Tym bardziej że Kuba postanowił sam dodać do niego wrażeń i podczas jazdy przez spokojne hiszpańskie miasteczko postanowił mi się oświadczyć. W maluchu, podczas jazdy. Nie wiem, w jaki sposób skończyłaby się nasza podróż, gdybym powiedziała „nie". Na szczęście nie musieliśmy tego sprawdzać.

Na powrót do domu mieliśmy już więcej czasu. Nie parę dni, ale dwa tygodnie. Dlatego w powolnym tempie zwiedzaliśmy przepiękne zakątki Portugalii i Hiszpanii, poznając ich mało znane miejsca. Nie wjeżdżaliśmy do wielkich miast, pomimo że wielokrotnie je mijaliśmy. Nie chcieliśmy tego robić, bo jazda w nich była zarówno dla nas, jak i naszego samochodu bardzo męcząca. Okazało się, że to był strzał w dziesiątkę. Dzięki takiemu doborowi trasy poznaliśmy Portugalię i Hiszpanię, o których nie słyszeliśmy. Góry, zielone parki i pustynne przestrzenie – krajobrazy Półwyspu Iberyjskiego, jakich nie znajdziemy po naszej stronie Europy. Przejeżdżaliśmy nawet przez tereny, na których

Słoneczna podróż przez Hiszpanię

Serwis samochodu na ostatnim noclegu w Hiszpanii

eprasa.pl 419f470269

Podróż przez park Sierra de Grazalema w Hiszpanii. W drodze do Ronda

co jakiś czas pojawiały się ostrzeżenia przed rysiami iberyjskimi. Na naszej trasie odwiedzaliśmy małe miasteczka, których mieszkańcy często do nas zagadywali. Byli bardzo ciekawi naszego samochodu. Z chęcią wrócimy do tych miejsc.

Wracając do domu, już wiedzieliśmy, że maluszek z nami zostanie. Jednak to, co na pewno musimy zmienić, to nasze noclegi. Z racji tego, że jechaliśmy w lipcu, temperatura w niektóre dni sięgała nawet 40 stopni Celsjusza. Przez to nasz mały namiot bardzo szybko się nagrzewał. Musieliśmy więc spać w otwartym, co z kolei powodowało, że do środka wlatywało wiele much i innych owadów. W trakcie podróży zatrzymywaliśmy się tylko na kempingach, gdzie parcele zazwyczaj są zrobione z kamyczków i drobnego żwirku. Wszystko to sprawiło, że noclegi stały się dla nas gorsze i bardziej niewygodne niż sama jazda maluchem. Dodatkowo nie mieliśmy lodówki, więc codziennie musieliśmy myśleć nad zakupami, które będziemy mogli od razu zjeść. W pewnym momencie zrezygnowaliśmy nawet ze śniadań, które jedliśmy dopiero po przejechaniu kilku kilometrów w lokalnej kawiarni w jakimś małym miasteczku. Ten zwyczaj został nam do dziś.

Po powrocie do domu zaczęliśmy szukać rozwiązania naszego problemu z niewygodnymi noclegami. Pomysłów było kilka, ale po rozważeniu każdej opcji postawiliśmy na nowatorski pomysł Kuby, czyli zmodyfikowanie przyczepki Niewiadów N250 w taki sposób, by mogła utrzymać namiot dachowy. To był eksperyment.

Nad tym pomysłem pracowaliśmy przez całą zimę, a w międzyczasie rozważaliśmy kolejne pomysły, które pomogłyby nam w lepszej organizacji przestrzeni naszego maluszka. Nie ukrywamy, że to, co było dla nas najgorsze w podróży, to ciągłe przekładanie rzeczy. Chcieliśmy, by tak jak w kamperach każdy przedmiot miał swoje wyznaczone miejsce i nie przeszkadzał przy wyciąganiu innych. W taki sposób nasz projekt „Maluch Podróżnik" się rozwijał.

Dobra organizacja to podstawa

Kluczem do tego, żeby wygodnie funkcjonować na tak małej przestrzeni, jest dobra organizacja. Nasze małe autko podzieliliśmy na strefy.

Bagażnik z przodu służy nam jako miejsce na rzeczy, które szybko da się wyciągnąć. Z przodu znajduje się również bank energii, który jest ładowany podczas jazdy. Dzięki niemu mamy prąd podczas dłuższych postojów. Udało nam się stworzyć instalację elektryczną przez całego malucha aż do samego namiotu, dzięki czemu w nocy możemy zapalić światło i naładować telefony. Na tylnej kanapie znajduje się nasza lodówka. Od powrotu z Portugalii nie wyobrażamy sobie bez niej życia.

Przejdźmy dalej do naszej przyczepki. Na jej dyszlu znajduje się srebrna skrzynia, która jest naszą kuchnią. To tu trzymamy kuchenkę gazową, sztućce, talerze, kawę inne przybory kuchenne. Gdy otworzymy skrzynię, jej pokrywa staje się dodatkowym blatem kuchennym, dzięki czemu nawet podczas szybkich postojów możemy zrobić kawę bez wyciągania stolika. Obok skrzyni można zauważyć wystający kranik – to jest ujście naszego zbiornika na wodę, który znajduje się w środku przyczepy i ma około 30 l pojemności. W przyczepie wozimy również części zapasowe, krzesełka, stolik, ogrzewanie postojowe oraz 20 l zapasowego paliwa. Na pokrywie przyczepy znajduje się namiot dachowy – nasza sypialnia. Tak prezentuje się nasz mały dom na kółkach.

Norwegia

Takim zestawem zwiedziliśmy już Szwecję i Norwegię w 2024 r., również w trakcie Charytatywnego Rajdu Złombol. Po tych dwóch krajach podróżowaliśmy przez trzy tygodnie i najdalej dojechaliśmy do miejscowości Kristiansund, do której prowadziła jedna z najpiękniejszych dróg na świecie – The Atlantic Ocean Road. Przejechaliśmy też przez jeden z najgłębiej położonych tuneli na świecie, który znajduje się pod Morzem Norweskim na głębokości 250 m p.p.m. Odwiedziliśmy

W oczekiwaniu na prom w Norwegii

eprasa.pl 419f470269

W drodze na lodowiec Jostedalsbreen w Norwegii

Podróż po norweskich fiordach

również Bergen, czyli najbardziej deszczowe miasto w Europie, i Oslo – stolicę Norwegii, gdzie mieliśmy okazję spać w małym lasku między lotniskiem a torem driftowym. Zobaczyliśmy Drogę Trolli – niestety zamkniętą z powodu dużych osuwisk skalnych. Przejechaliśmy Drogę Orłów, którą dotarliśmy do Geiranger. W 2005 r. Geirangerfjorden został wpisany na Listę światowego dziedzictwa UNESCO i jest uważany za jeden z najpiękniejszych fiordów Norwegii. Nasz maluszek dotarł również pod największy lodowiec na kontynencie europejskim, czyli Jostedalsbreen.

Podczas tej podróży wielokrotnie spaliśmy „na dziko", doświadczając przepięknej natury obu krajów. Jeden z naszych pierwszych noclegów znajdował się przy ogromnym wodospadzie. Zachwyciło nas to, że w Szwecji i Norwegii jest tak wiele pięknych, dzikich miejsc, w których można być sam na sam z naturą.

Nie taki mały, jak by się mogło wydawać

Maluszek przez dwa lata stał się bardzo dużą częścią naszego życia i głównym samochodem podróżniczym. Może to zdziwić, ale nasz obecny zestaw jest dla nas dużo wygodniejszy niż podróżowanie innymi samochodami, o czym mieliśmy okazję sami się w tym roku przekonać, jeżdżąc po Włoszech Toyotą Aygo, która na dwa tygodnie zamieniła się w nasz dom, czy też polskim Żukiem, którym razem z naszymi znajomymi pojechaliśmy do Azji – przez Turcję docierając aż do Gruzji.

Pomimo że takie podróże wydają się absurdalne, nie jesteśmy jedynymi używającymi do tego małego auta. Wiele osób, szczególnie starszych, zagaduje nas, wspominając swoje historie i podróże – często nawet zagraniczne – tym małym, niepozornym samochodem.

Nas oraz maluszka można również spotkać w Polsce. Zdjęcie wykonane na jednym ze zlotów

eprasa.pl 419f470269

CAMPER CARAVAN SHOW 2026 W NADARZYNIE

Tegoroczna edycja Camper Caravan Show w Centrum Targowo-Kongresowym Ptak Warsaw Expo w Nadarzynie planowana jest w dwóch halach wystawienniczych o powierzchni 50 tys. m² i jak co roku ma szansę przyciągnąć nawet 200 wystawców z 25 krajów oraz około 30 tys. odwiedzających. A kiedy? Między 24 a 26 kwietnia.

Camper Caravan Show to doskonała okazja do porównania i przeanalizowania dostępnych na polskim rynku ofert dedykowanych branży. Wydarzenie to stanowi również okazję do uczestnictwa w konferencjach, warsztatach oraz kongresach z dziedziny turystyki motoryzacyjnej, rozwijających znajomość rynku oraz pokazujących działanie najnowszych technologii.

Na jakie strefy tematyczne możemy liczyć w tym roku?

- **Strefa podróżników** – To tutaj będzie można spotkać globtroterów i eksploratorów, odkrywając jednocześnie nowe kierunki i inspirację dzięki opowieściom o przygodach z całego świata. To też okazja do namacalnego poznania żywego caravaningu.
- **Strefa retro** – Tutaj dominują pojazdy nadgryzione zębem czasu, ale i odrestaurowane do najdrobniejszej śrubki. Znajdziemy przyczepy z epoki lat 60., pojazdy z czasów PRL-u, ale także kampery zbudowane na pojazdach, które pamiętamy jeszcze jako żywe elementy krajobrazu polskich dróg.
- **Strefa influencera** – Spotkamy twórców, którzy swoją pasją i autentycznością zachęcają do ruszenia w niezapomnianą podróż. Ci sami ludzie będą jednocześnie prowadzącymi panele tematyczne na targowej scenie, zaprogramowanej od pierwszego do ostatniego dnia targów.
- **Zlot Homocamperus** – Zlot to serce Camper & Caravan Show – miejsce, które jednoczy miłośników podróży na czterech kółkach. Rejestrujący się na zlot uczestnicy otrzymają w pakietach wejściówki do hal targowych.

Strefy tematyczne to oczywiście integralna część targów, dopełniająca ich podstawową funkcję, czyli przestrzeń do prezentacji ofert i dla stoisk branżowych oferentów caravaningowych. Kogo więc znajdziemy na tegorocznych targach? Producentów i dystrybutorów kamperów, przyczep kempingowych i domków mobilnych, przedstawicieli wypożyczalni pojazdów caravaningowych, salony samochodowe z ofertą caravaningową, producentów zabudów kampervanowych, producentów i dystrybutorów wyposażenia, sprzętu outdoorowego, sportowego, bagażników samochodowych i systemów mocujących do pojazdów, samochodów i pojazdów off-road, właścicieli kempingów, podmioty promujące regiony i atrakcje turystyczne oraz agencje i biura turystyczne. Dla odwiedzających będzie zatem dostępna kompleksowa oferta mobilnej branży turystycznej.

Camper Caravan Show to branżowe specjalistyczne wydarzenie odbywające się w Ptak Warsaw Expo, największym centrum targowo-kongresowym w Europie Środkowej. Impreza ma na celu skupienie wszystkich gałęzi branży kamperów i stworzenie dogodnych warunków do profesjonalnych kontaktów biznesowych. Międzynarodowe Targi Caravaningowe pozwolą na znalezienie potencjalnych partnerów biznesowych dla Twojej firmy.

Camper Caravan Show to doskonała okazja, byś mógł porównać i dokładnie przeanalizować wszystkie dostępne na polskim rynku oferty dedykowane branży. Wydarzenie to stanowi również doskonałą okazję do uczestnictwa w konferencjach, warsztatach oraz kongresach branży kamperów rozwijających znajomość rynku oraz pokazujących działanie najnowszych technologii. Zarejestruj się i otrzymaj zaproszenie na targi.

eprasa.pl 419f470269

NIEZAPOMNIANE WAKACJE NAD ADRIATYKIEM

Čikat, Slatina, Bijar i Baldarin – cztery wyjątkowe kempingi zaprojektowane z myślą o spełnieniu zróżnicowanych oczekiwań współczesnych podróżników, od rodzin i par po samotnych poszukiwaczy przygód.

Wszystkie położone są na tle zapierającej dech w piersiach scenerii wysp Morza Śródziemnego. Każdy kemping oferuje bogaty wybór udogodnień: krystalicznie czyste morze, doskonale utrzymane obiekty sportowe oraz różnorodność restauracji i barów.

Dla tych, którzy pragną bliskości natury bez rezygnowania z komfortu, kempingi Jadranka oferują idealną równowagę. Silny nacisk na serdeczną gościnność i relaksującą, rodzinną atmosferę sprawia, że goście od razu czują się jak w domu. Ta filozofia znajduje szczególne odzwierciedlenie w nowoczesnych domkach mobilnych i eleganckich namiotach glampingowych na kempingach Čikat i Slatina. Położone w najbardziej malowniczych miejscach, te obiekty noclegowe charakteryzują się rozległymi, przeszklonymi ścianami i przestronnymi, zadaszonymi tarasami – idealnymi do zażywania relaksu i podziwiania panoramicznych widoków na Morze Śródziemne.

Cztery kempingi, tysiące możliwości

Wyspy Cres i Lošinj to prawdziwe śródziemnomorskie oazy, słynące z turkusowych zatok, dziewiczych plaż i unoszącego się w powietrzu zapachu lasów sosnowych. Położone nad brzegami krystalicznie czystego Adriatyku kempingi grupy Jadranka zapraszają na wakacje, które idealnie łączą relaks, eksplorację okolicy i przygodę na świeżym powietrzu.

Coś dla każdego

Przyjeżdżasz kamperem, z przyczepą kempingową lub

eprasa.pl 419f470269

kampervanem? Pole kempingowe Jadranka oferuje przestronne, dobrze wyposażone stanowiska z przyłączami prądu, wody i kanalizacji. Wiele z nich znajduje się tuż nad morzem, wśród śródziemnomorskiej zieleni i tradycyjnych kamiennych murów, oferując niezapomniane widoki na zachody słońca.

Podróżujący z czworonożnymi towarzyszami turyści docenią ofertę Camping Cum Cane, w ramach której wydzielono specjalne plaże dla psów, zorganizowano prysznice dla zwierząt, wytyczono malownicze ścieżki spacerowe, organizowane są bezpłatne sesje tresury psów, a nawet profesjonalne usługi pielęgnacyjne.

Co nowego w 2026 roku?

Sezon 2026 zaowocuje wprowadzeniem wielu ulepszeń na kempingach. Slatina zainstaluje 10 nowych domków mobilnych typu Next oraz stworzy zupełnie nową salę zabaw dla dzieci. Kemping Čikat zaprezentuje nowe stanowiska Comfort, świeżo wyremontowane zaplecze sanitarne i w pełni odnowioną restaurację w centrum, a kemping Bijar powita rodziny nowo wyremontowanym placem zabaw.

Zarezerwuj pobyt już dziś

Niezależnie od tego, czy Twoje wyobrażenie o idealnych wakacjach obejmuje opalanie się nad morzem, turystykę wyspiarską, czy stacjonarny wypoczynek z rodziną, kempingi Jadranka oferują idealne warunki. Kemping Čikat jest otwarty przez cały rok, a Slatina, Baldarin i Bijar zapraszają gości od 25 kwietnia do 1 października.

Dzięki nagradzanej interaktywnej mapie kempingów – laureatowi prestiżowej nagrody ADAC Camping Award – można zarezerwować konkretne stanowisko, domek mobilny lub namiot glampingowy, podając tylko ich numer. Ponieważ liczba dostępnych miejsc jest ograniczona, a sezon urlopowy zbliża się wielkimi krokami, teraz jest idealny moment, aby zarezerwować miejsce nad Adriatykiem.

REKLAMA

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

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

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

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

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

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

eprasa.pl 419f470269

San Francesco i BiVillage

KEMPINGI NAD WSPÓLNYM MORZEM

Kultura i historia to wspólne elementy łączące Włochy i Chorwację. Geograficznie natomiast łączy je wybrzeże Adriatyku, usiane setkami, a może nawet tysiącami kempingów. Wśród nich znajdują się chorwacki BiVillage i włoski Villaggio San Francesco, należące do grupy BiHoliday.

Villaggio San Francesco znajduje się w pobliżu włoskiego miasta Caorle. Ten kemping ma pełną gamę turystycznej oferty mieszkaniowej – domy wakacyjne, domki mobilne, stanowiska kempingowe i pokoje hotelowe z prywatnymi łazienkami, położone wśród śródziemnomorskiej zieleni i spokoju laguny.

Oprócz śródziemnomorskiej zieleni i spokoju laguny miłośnicy przyrody znajdą także zacienione stanowiska kempingowe w sosnowym lesie, a osoby poszukujące większego komfortu mogą zarezerwować prywatną łazienkę. Ośrodek został zaprojektowany tak, aby był dostępny dla wszystkich, w tym dla osób ze specjalnymi wymaganiami. Włodarze kempingu chwalą się także udogodnieniami dla zwierząt i przyjaznym dla nich środowiskiem.

Miłośnicy sportu znajdą tu idealne miejsce do rozwijania swoich pasji: sporty wodne, takie jak nurkowanie, windsurfing i kajakarstwo, są dostępne zarówno dla początkujących, jak i ekspertów. Szeroka gama zajęć rekreacyjnych jest przeznaczona dla wszystkich grup wiekowych, w tym dla najmłodszych.

BiVillage natomiast jest położony w sercu malowniczego półwyspu Istria. To najwyższej klasy kemping, nad którym dumnie powiewa Błękitna Flaga, z widokiem

na Park Narodowy Brijuni. Na jego terenie znajduje się Jangalooz, jeden z największych parków rozrywki w Europie.

Goście mogą wybierać między apartamentami, willami, domkami mobilnymi, parcelami kempingowymi i pokojami z łazienkami. Wszystko w towarzystwie 40 ha bujnej śródziemnomorskiej roślinności.

W ofercie ponad tysiąca stanowisk kempingowych każdy znajdzie coś dla siebie. Można przybyć z namiotem, z przyczepą kempingową lub wybrać komfort domku mobilnego – warunki są zapewnione dla każdego. Najmłodsi kempingowicze będą także zachwyceni: do ich dyspozycji jest nowoczesna sala gier, dyskoteka, ogromna platforma wodna Wibit i dmuchany plac zabaw. Dzięki własnemu pomostowi ośrodek stanowi również idealną bazę wypadową na wycieczki na Wyspy Briońskie, słynące z naturalnego piękna i zabytków.

Villaggio San Francesco
via Selva Rosata n.1
Localit? Duna Verde
30021 Caorle (VE) - Italy
T. +39.0421.2982
E. info@villaggiosfrancesco.com
www.villaggiosanfrancesco.com
www.biholiday.com

BiVillage
Dragonja 115
Fažana
52212 Istria - Croatia
T. +385.52.300300
E. info@bivillage.com
www.bivillage.com
www.biholiday.com

eprasa.pl 419f470269

BiHoliday®
BIHOLIDAY.COM

Villaggio San Francesco
Caorle - Italy
villaggiosanfrancesco.com

BiVillage
Istria - Croatia
bivillage.com

eprasa.pl 419f470269

CO NADAJE CHARAKTER **CARAVANINGOWEJ PODRÓŻY?**

Słowa „wakacje" i „odpoczynek" są wieloznaczne i różnie rozumiane. Podobnie jest ze słowem „podróż", które – mimo iż z grubsza jednoznaczne – wciąż pozostawia wiele niedopowiedzeń. Podróż po kraju, świecie, do pracy i z pracy, samolotem, rowerem czy też w głąb wyobraźni czy wspomnień. Kluczem do podróży niekoniecznie jest jej cel, długość czy sposób, tylko jej charakter. W końcu to nie kilometry są wyznacznikiem podróży.

Charakter podróży można kształtować za pomocą słowa pisanego

Zuzanna Szewczyk

Nie ma co ukrywać, że niezwykle istotnym elementem podróży jest sam pojazd. Każdy z nas przywiązuje się do swojego autka, nierzadko nadaje mu też imię czy traktuje jak pełnoprawnego członka rodziny. Bez naszego pojazdu nie byłoby naszych podróży. Nieważne, czy to kamper, czy osobówka z przyczepą lub z namiotem, auto ma niezwykle ważny wpływ na to, jak bezpiecznie czujemy się w danym miejscu czy jak przemieszczamy się po danym

eprasa.pl 419f470269

Dużą rolę odgrywają drobiazgi – u nas z przodu jeździ żabka z Gdańska

kraju – poniekąd wpływa chociażby na styl naszej podróży. Jest czymś na wzór schronienia, jedynym stałym elementem w trakcie wyprawy. Spora część wspomnień będzie częściowo związana z samochodem – jeśli jest to kamper, zarówno się w nim jedzie, jak i śpi, jeśli przyczepa – spędza czas poza jazdą, a jeśli namiot, to samochód będzie suchym i najbezpieczniejszym schronieniem, a przy tym wciąż głównym sposobem transportu.

Przebojowa podróż

Drugi punkt? Muzyka! Spora część naszej caravaningowej braci, nawet na wyjazdach w najdalsze zakątki naszego globu, pozostaje wierna swojej ulubionej muzyce – czy to polskiego, amerykańskiego, czy jakiegokolwiek innego pochodzenia. Jednak równie wiele osób, jadąc w dane miejsce, region czy kraj, chce posłuchać przebojów powstałych właśnie tam, dzięki czemu może poznać nowych wykonawców śpiewających w innym języku. Pomoże w tym też radio, które – oczywiście w zależności od wybranego kanału – może pomóc zachować balans między hitami znanymi na całym świecie i tymi z danego kraju.

Często poprzez dźwięki można zapamiętać lub przypomnieć sobie jakąś sytuację. Kiedy kilka miesięcy temu jeździliśmy po ormiańskich wertepach, nasz lokalny kierowca puścił swoje ulubione przeboje, które idealnie zgrały nam się z szalonymi okolicznościami tego wypadu nad okoliczny wulkan. Do dzisiaj, kiedy myślimy o tamtej sytuacji, od razu słyszymy te dźwięki. To działa w dwie strony – jeśli kiedykolwiek usłyszycie podobną linię melodyczną, jest duża szansa, że pomyślicie o danej sytuacji. Stąd dźwięki są niezwykle ważnym aspektem podróży. Na mnie podróżniczo największy wpływ miała muzyka Sanah, która już na zawsze będzie mi się kojarzyć z Turcją. Przez niemal cały wyjazd słuchaliśmy w zapętleniu dwóch jej płyt i tak mocno kojarzą mi się z tureckim krajobrazem, że gdy tylko poleci jeden z jej kawałków, automatycznie przenoszę się myślami nad Morze Egejskie.

Podróż między wersami

Podobnie charakter i wspomnienia z podróży można kształtować za pomocą słowa pisanego, mojego faworyta. Niektórzy czytają przewodniki turystyczne lub – coraz popularniejsze – wpisy na blogach internetowych, by dowiedzieć się czegoś więcej o miejscu, które odwiedzili lub zamierzają odwiedzić. Inni skłaniają się bardziej ku książkom o kulturze czy tradycjach

Jedni słuchają swoich ulubionych kawałków, a inni poznają nową, regionalną muzykę – my w drodze na wulkan mieliśmy okazję poznać ormiańskie przeboje

danego państwa – kiedy pojechaliśmy do Szwecji, moja mama czytała pozycję, w której wymienione państwo było opisane wzdłuż i wszerz. W jej polskim odpowiedniku można by przeczytać o schabowym, Zamku Królewskim i tradycyjnym polskim narzekaniu. I to też niesamowicie dodało klimatu – nagle postrzegaliśmy Szwedów i ich sposób wychowania w zupełnie inny sposób, z większym zrozumieniem. A kiedy planujemy zwiedzać antyczne ruiny, warto sięgnąć po „Mitologię" Parandowskiego czy serię książek „Percy Jackson" – nagle się okaże, że nasze ruiny mają

Więź z pojazdem – niektórzy nawet nadają im imiona

eprasa.pl 419f470269

Najważniejsi w podróży są ludzie

duszę, od razu dowiemy się też co nieco o bogach greckich i nasze zwiedzanie nabierze mistycznego klimatu. Sprawdzony sposób!

Czytanie w podróży jest też trochę jak przeżywanie dwóch podróży naraz, pozwala też na zapamiętanie wojaży w charakterystyczny sposób. Jest też opcja, choć znacznie mniej popularna, że z danym miejscem będzie się Wam kojarzył konkretny fragment książki lub bohater, albo w ogóle zapomnicie o otaczającym Was świecie i bardziej zapamiętacie fabułę książki niż dany dzień (zdarzyło mi się, przyznaję).

Każdy sam najlepiej wie, co kształtuje charakter jego podróży – i u każdego jest to coś innego

Sztuka tkwi w drobiazgach

W podróży dużą rolę odgrywają drobiazgi. Sweter, który założyło się danego dnia, stanowiący teraz swoisty portal do podróży w czasie. Czapka, która pojawia się na milionie zdjęć. Albo zakupiona pamiątka, która raz po raz przypomina o miejscu, skąd się ją przywiozło. U nas w vanie na nawigacji wisi żabka, którą zakupiliśmy przy okazji zwiedzania Gdańska. A jako że wisi ona na sprężynie, to cały czas się huśta i jest swego rodzaju kontrolerem jakości drogi (gdy ta jest niezwykle wyboista, żabcia zaczyna odkrywać granice troposfery). Takim drobiazgiem mogą być nawet głupie sztućce obijające się w szafce w trakcie jazdy. Dla jednych może to być irytujące i stanowić minus kamperowej podróży, ale... poniekąd jest to uspokajające. Dla mnie jest to już tak charakterystyczny dźwięk, tak bardzo kojarzący się z podróżami, że nawet nie zwracam na niego uwagi – to stały element podróży, wręcz dziwnie byłoby nagle podróżować w ciszy.

Ostatnie, lecz nie mniej ważne

Na sam koniec pozostawiłam ludzi, czyli w zasadzie to, co najważniejsze w podróży. Nie mówię, że trzeba podróżować z kimś – chodzi o ludzi, których spotykamy, nawet na chwilę, choćby na wymianę spojrzenia. Tych, którzy się do nas uśmiechną, gdy zagubieni nie będziemy wiedzieli, dokąd dalej iść. Tych, z którymi dobijemy niezłego targu, a także tych, którzy wskażą nam drogę.

Myślę również o tych, z którymi dzielimy jakże małą przestrzeń naszego namiotu, przyczepy czy kampera. Spędzamy z nimi każdą chwilę – jemy, śpimy, zwiedzamy, odpoczywamy. Ze wszystkimi trudnościami mierzymy się razem i wszystkie przeszkody pokonujemy wspólnie. Dla mnie od małego nieodłącznymi towarzyszami podróży byli rodzice i starsza siostra. Jako najmłodsza w rodzinie często bywałam traktowana ulgowo, a moje popołudnia na kempingach wypełniała zabawa. Stopniowo dochodziły mi też obowiązki, ale mimo konieczności zmywania naczyń czy pomocy we wszelkich kempingowych czynnościach nigdy nie widziałam podróży w negatywnym świetle. To właśnie ludzie, którzy są wokół nas, mają największy wpływ na to, jak będziemy postrzegać podróż. Czy będzie to – jak w moim przypadku – przygoda, czy raczej nieprzyjemnie spędzony czas, który pozostawi po sobie nienajlepsze wspomnienia.

Prawda jest jednak taka, że sami najlepiej wiecie, co jest u Was wyznacznikiem podróży i co nadaje jej charakter. Wiecie, jaka muzyka gra Wam w głowach, gdy tylko pomyślicie o ostatniej podróży, albo jaka książka przywodzi na myśl podróż życia. Każdy z nas tworzy swoje własne historie, skojarzenia i niepowtarzalne wspomnienia. A potem dzieli się nimi z innymi, tym samym powiększając i ubarwiając naszą podróżniczą społeczność. I to jest w tym wszystkim najpiękniejsze.

eprasa.pl 419f470269

CAMPER CARAVAN SHOW

11. EDYCJA

PTAK WARSAW EXPO

ufi Member

MIĘDZYNARODOWE TARGI CARAVANINGOWE

24-26 | 04 | 2026

ZESKANUJ KOD QR

50 000 m²
Powierzchni wystawienniczej

30 000
Odwiedzajacych

200
Wystawców

25
Krajów

www.campercaravanshow.com

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

eprasa.pl 419f470269

JEDZIE Z NAMI DZIECKO!

Manuela Warzybok

Ogromna część populacji informuje otoczenie na drodze o obecności pociechy w swym pojeździe za pomocą kolorowych naklejek na szybie. „Podróżuje z nami Brajanusz", „Uwaga! Dżesika w samochodzie!". Niektórzy nawet wyklejają stan osobowy swej familii na klapie bagażnika, żeby było wiadomo, że tym vanem przemieszcza się rodzina 2 + 4 + pies + chomik.

eprasa.pl 419f470269

No i fajnie, bo jeżeli w jakikolwiek sposób wpływa to na uważność innych użytkowników ruchu i przemawia do ich sumień względem zachowania na drodze, to nie ma głupich pomysłów. Bezpieczeństwo jest jedną z niewielu dziedzin, gdzie hasło „nadgorliwość jest gorsza od faszyzmu" nie ma zastosowania.

Gorzej, gdy za szumnymi, publicznymi deklaracjami troski o pociechę i jej dobrostan nie idą realne działania mające je zapewnić.

Prawo na prawo, praktyka na lewo

Zacznijmy od litery prawa. Ta mówi wyraźnie, że do osiągnięcia wzrostu 150 cm dziecko ma obowiązek siedzieć w foteliku, ewentualnie „innym urządzeniu przytrzymującym" – chodzi tu np. o podkładki, zwane potocznie poddupnikami. Są oczywiście wyjątki od tej reguły przytoczone w ustawie, chętnych do zgłębienia tematu zapraszamy do źródła podanego w linku poniżej.

Swego czasu na rynku furorę robiły swego rodzaju spinki na pas bezpieczeństwa, będące całkowitą ściemą, jednak mające ponoć jakiś atest, który chronił „sprytnego" rodzica przed mandatem. I tu pojawia się pytanie, na które wiele osób wciąż nie udziela sobie szczerej odpowiedzi: czy stosuję się do przepisów, bo boję się mandatu, czy naprawdę myślę o bezpieczeństwie dzieci?

Dobrymi chęciami...

Trudno oskarżać tu rodziców o złą wolę, bo poza przypadkami czysto patologicznymi raczej wszystkim nam zależy na bezpieczeństwie dzieci w podróży. Uważam, że jeśli są na tym polu jakieś niedopatrzenia, to wynikają one z braku wyobraźni i nieświadomości konsekwencji. Niestety foteliki, jak wszystkie inne polisy i ubezpieczenia, są na złe czasy, a nie na okoliczności, w których jest miło i przyjemnie.

Kamper też samochód!

Caravaning to taki piękny pomysł na spędzanie czasu z rodziną! Pokazujemy dzieciom świat, inne kultury i obyczaje. Jednak producenci kamperów często zapominają, że mimo niżu demograficznego w rodzinach dalej bywają... małe dzieci. O ile w samochodach osobowych nie ma problemów z isofixami do fotelików, kwestią otwartą pozostaje ich liczba w danym modelu, o tyle okazuje się, że ich obecność w samochodach kempingowych nie jest już taką oczywistością. Dlaczego? To trudne pytanie należy skierować do producentów. Jeżeli mamy w rodzinie dziecię poniżej 150 cm wzrostu, pamiętajmy o tym przy wyborze kampera, bo o ile foteliki można zamontować przy użyciu wyłącznie pasów bezpieczeństwa, o tyle użycie mocowań isofix zwiększa ich stabilność i ułatwia montaż.

I cóż, że ze Szwecji?

Otóż Skandynawia, a w szczególności Szwecja, mogą się pochwalić bogatą i chlubną historią wdrażania rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo pasażerów samochodów. Bez najmniejszej przesady można powiedzieć, że to właśnie Szwedzi zrewolucjonizowali motoryzację pod tym względem. Pierwsze prace nad fotelikami dla dzieci prowadzono właśnie w tym kraju i równolegle w Wielkiej Brytanii.

Cieszy fakt, że do gry o życie i bezpieczeństwo podróżnych wkraczają coraz to nowsi gracze, podnoszący standardy. Niedawno do grona producentów fotelików dołączyła szwedzka firma Thule, słynąca z rozwiązań ułatwiających bezpieczne przewożenie różnych ładunków.

Tym razem jej projektanci pochylili się nad przewozem tego, co w naszym życiu najcenniejsze – dzieci.

Więcej o fotelikach dla dzieci na portalu producenta Thule

eprasa.pl 419f470269

Świadomość społeczna rośnie i coraz mniej straszliwych konsekwencji nawet błahych zdarzeń drogowych dotyka najmłodszych uczestników ruchu. Choć rodzice coraz częściej zwracają uwagę na testy i atesty oraz komfort małego pasażera, nie bez znaczenia pozostaje łatwość ich montażu i demontażu, a także wzornictwo i aspekty wizualne. Duża konkurencja w branży to dobra wiadomość dla użytkowników ruchu, zwłaszcza gdy na arenę wchodzi zawodnik kojarzony z wysoką jakością i bezpieczeństwem.

Klęska urodzaju

Raczej nie da się usprawiedliwić braku fotelika w samochodzie problemem z jego wyborem. Na rynku znajdziemy mnóstwo rozwiązań wielu renomowanych producentów, a z naszym dylematem pomogą nam się uporać wykwalifikowani sprzedawcy. Na rynku znajdują się sklepy, do których możemy przyjechać konkretnym pojazdem i wytłumaczyć, czego szukamy. Warto zabrać też użytkownika końcowego, czyli dziecko – jego udział w procesie zakupowym jest równie ważny. O ile z zakupem, a następnie montażem jednego fotelika zwykle nie ma problemu, o tyle z wpasowaniem trzech robi się już niezły tetris.

W przypadku kamperów warto też przemyśleć, gdzie będziemy przechowywać nasze foteliki, gdy już przerobimy kampera na stacjonarne miejsce zamieszkania, i ile miejsca one zajmą.

Gdy moje dzieci wyrosły na tyle, by kupić im „ostatnie" foteliki, pojechaliśmy do takiego sklepu, gdzie doradca wysłuchał, jakie mamy potrzeby, i pomógł nam wybrać odpowiedni model. Dzięki temu nawet w tak małym kamperze jak VW California foteliki nie zajmują dużo miejsca podczas przechowywania.

Gorąco polecam taką usługę! Nie niesie ona za sobą dodatkowych kosztów, a pozwala rozwiać wszelkie wątpliwości i idealnie dopasować sprzęt.

RWF

RWF to skrót od Rearward Facing, co oznacza fotelik samochodowy montowany tyłem do kierunku jazdy. Od kilku lat trend ten mozolnie przebija się w branży, choć jest dużo lepszym wyborem niż FWF – Forward Facing. O co chodzi? Jak łatwo się domyśleć, o bezpieczeństwo, ponieważ podczas zderzenia siły rozkładają się równomiernie na plecy i głowę, chroniąc wrażliwy kręgosłup szyjny. Jest to więc najbezpieczniejszy sposób przewożenia dzieci. Powinny one podróżować w fotelikach RWF jak najdłużej, często zaleca się to nawet do czwartego–szóstego roku życia, zamiast przechodzić na przód. Najwięcej kontrowersji wzbudza fakt, że kontakt wzrokowy z dzieckiem jest utrudniony oraz to, że jazda tyłem rzekomo wzmaga objawy choroby lokomocyjnej, acz nie ma żadnych przesłanek naukowych potwierdzających tę teorię.

Dobry wybór = przemyślany wybór

To nie jest akcesorium, które powinniśmy kupować na łapu-capu. To przedmiot, od którego zależy życie i zdrowie naszego dziecka. Nie mamy wpływu na to, czy nam się przytrafi wypadek, ale mamy wpływ na to, w czym będzie wtedy siedziało nasze dziecko i jaką ochronę mu zapewnimy.

O ile na początku dzieci szybko rosną i zmieniamy fotelik dość często, o tyle fotelik dla starszaków zostaje z nami przez kilka lat aż do osiągnięcia przez nie wzrostu 150 cm. Oczywiście najważniejsze jest bezpieczeństwo i komfort dziecka, ale nie mniej istotna jest łatwość i wygoda montażu, ponieważ od tego, czy będziemy go umieli prawidłowo używać, w dużej mierze zależy, czy w razie wypadku spełni on swą rolę.

Jeżeli rzadko demontujemy fotelik i nie jesteśmy pewni, czy poprawnie umieściliśmy go z powrotem w pojeździe, też możemy podjechać do wykwalifikowanego punktu, który sprawdzi, czy wszystko zrobiliśmy, jak trzeba.

Warto sprawdzić, czy poszycie da się zdjąć i wyprać. Kto ma dzieci, ten wie, że różne rzeczy się zdarzają i warto móc przywrócić fotelikowi

Jednym ze znamion nowoczesnego fotelika do przewożenia dzieci jest możliwość jego regulacji, adaptacji do parametrów fotela-bazy oraz cech fizjologicznych dziecka. Bezpieczeństwo to pewne mocowanie i przyleganie, a więc zmienny kąt ustawienia oparcia umożliwiający dopasowanie do profilu kanapy czy fotela samochodu. Zmienny kąt oparcia to również komfort dziecka, dodatkowo z możliwością regulacji zagłówka i profilowaniem siedziska, a także możliwość zainstalowania podnóżka zapewniającego niezakłócony przepływ krwi w nogach

eprasa.pl 419f470269

czystość i świeżość. Jakość materiałów odgrywa tu niebagatelną rolę. Optymalnie, jeśli tapicerka jest zdejmowana i nadaje się do prania w pralce.

Druga ręka

Zakup używanego fotelika to bardzo ryzykowny temat, ale nie niemożliwy. Nienajlepszym pomysłem jest zakup w ciemno przez internet, trochę lepszym odbiór osobisty, jeżeli czujemy się na siłach zweryfikować, czy fotelik jest uszkodzony, czy też nie. Najlepiej jest kupić fotelik używany po sprawdzeniu w autoryzowanym punkcie. Jednym słowem, jeżeli używany, to tylko z zaufanego i pewnego źródła.

Z drugiej strony, kochany kamperowiczu, spójrzmy prawdzie w oczy. Jeśli stać Cię na kampera za kilkadziesiąt lub kilkaset tysięcy, a próbujesz zaoszczędzić parę stówek na bezpieczeństwie własnego dziecka, to chyba pora przemyśleć życiowe priorytety i imponderabilia.

I na końcu – posiadanie łóżka w pojeździe kusi położeniem dziecka do snu, zwłaszcza podczas nocnej jazdy. Zaklinam Was na wszystkie możliwe świętości, nie róbcie tego pod żadnym pozorem! Taka jazda może się skończyć tragicznie nawet przy średnio poważnej kolizji. Oddalcie od siebie takie pokusy. Lepiej zatrzymać się i iść spać – i żyć!

Na szczęście świadomość społeczna rośnie i coraz mniej straszliwych konsekwencji nawet błahych zdarzeń drogowych dotyka najmłodszych uczestników ruchu.

USTAWA
z dnia 20 czerwca 1997 r.
Prawo o ruchu drogowym

Lista kontrolna przy zakupie

Na co zwrócić uwagę, wybierając fotelik samochodowy dla dziecka

- **Wzrost i waga dziecka** – dobierz fotelik zgodnie z aktualnym wzrostem lub wagą dziecka – nie „na zapas".
- **Homologacja i normy bezpieczeństwa** – sprawdź, czy fotelik ma aktualną homologację.
- **Montaż w samochodzie** – upewnij się, że fotelik pasuje do Twojego auta i sprawdź listę kompatybilności producenta.
- **Kierunek jazdy** – dla najmłodszych dzieci wybieraj foteliki RWF (tyłem do kierunku jazdy) – są znacznie bezpieczniejsze.
- **Testy zderzeniowe** – zwróć uwagę na niezależne testy (ADAC, ÖAMTC, Stiftung Warentest), nie tylko na deklaracje producenta.
- **Dopasowanie do dziecka** – sprawdź regulację zagłówka i pasów – fotelik musi dobrze przylegać, bez luzów.
- **Komfort i ergonomia** – ważne przy dłuższych podróżach: wentylacja, miękkie wkładki, pozycja do spania.
- **Łatwość obsługi** – czy montaż i regulacja są intuicyjne? Błędy użytkownika to częsta przyczyna obniżenia bezpieczeństwa.
- **Stan techniczny (przy foteliku używanym)** – unikaj fotelików powypadkowych, z nieznanego źródła lub po przekroczeniu daty ważności.
- **Profesjonalne dopasowanie** – jeśli to możliwe, skorzystaj z doboru w certyfikowanym sklepie lub konsultacji z doradcą.

Dobrze dobrany fotelik to nie gadżet, lecz realna ochrona życia dziecka – warto poświęcić czas na świadomy wybór.

Przykładem połączenia wszystkich cech dobrego fotelika jest Thule Palm. Zaprojektowany zgodnie z najnowszymi standardami i-Size, ma miękką piankę komfortową i regulowaną konstrukcję dla przytulnej jazdy. Precyzyjny system prowadzenia pasa gwarantuje prawidłowe ułożenie pasa bezpieczeństwa na biodrach i ramieniu dziecka, zapewniając optymalną ochronę i pewne dopasowanie. Duży zagłówek i zaawansowana ochrona boczna, a także łatwy montaż, dodają dodatkowego bezpieczeństwa

eprasa.pl 419f470269

MARKIZA KASETOWA CZY WORKOWA

Którą wybrać?

Marcin Turko

Podróżowanie kamperem lub z przyczepą kempingową oznacza nie tylko wolność i niezależność, ale także komfort wypoczynku na łonie natury. Jednym z kluczowych elementów wyposażenia, który znacząco podnosi wygodę biwakowania, jest markiza. Chroni przed słońcem i deszczem, tworząc przyjemną przestrzeń do relaksu przed pojazdem. W artykule porównujemy dwa typy markiz: kasetowe i workowe, analizując ich cechy, sposób użytkowania, zalety i wady.

Markiza kasetowa

Markiza kasetowa to zaawansowane rozwiązanie, w którym tkanina i mechanizm zwijania są schowane w aluminiowej kasecie montowanej do ściany lub dachu pojazdu. Rozwijanie i zwijanie odbywa się za pomocą korby lub opcjonalnie silnika elektrycznego. Wysuwane ramiona utrzymują tkaninę w odpowiednim miejscu i zarazem służą do jej naprężenia. Popularnymi producentami markiz kasetowych są Thule, Fiamma i Dometic. Thule oferuje markizy o długościach 192–600 cm. Ponadto markizy różnią się między sobą szerokością i kolorami wysuniętej tkaniny oraz wagą. Różnice są spore – w przypadku wspomnianych długości jest to odpowiednio 14,2 kg i 57,4 kg. Markizy kasetowe o długości 400 cm, które są najczęściej instalowane do klasycznych kamperów półzintegrowanych o długości 700–750 cm, wraz z zestawem montażowym będą ważyły 32–38 kg.

eprasa.pl 419f470269

Zasłonę przeciwsłoneczną można kupić zarówno u producentów markiz, jak i uszyć na własną rękę. W tym przypadku zasłona uszyta jest z lekkiego i przewiewnego materiału flagowego

Aspekty użytkowania markizy kasetowej

Montaż markizy kasetowej wymaga profesjonalnego podejścia do instalacji, warto zatem zlecić to fachowcom, którzy znają się na takich usługach, zwłaszcza gdy pojazd jest objęty gwarancją producenta. Trzeba mieć również świadomość, że montaż markizy kasetowej niesie za sobą większy ciężar, co należy wziąć pod uwagę przy czasem niewielkiej ładowności pojazdu. Obsługa markizy kasetowej jest komfortowa dzięki możliwości rozwijania za pomocą korby lub napędu elektrycznego. Kaseta również zabezpiecza w pewien sposób tkaninę przed wpływem warunków atmosferycznych. Jej budowa w porównaniu do workowej jest o wiele bardziej skomplikowana i dość podatna na uszkodzenia konstrukcji aluminiowej np. podczas silnego wiatru. Z reguły niezastosowanie pasów sztormowych lub ich zerwanie w trakcie nawałnicy niesie za sobą spore koszty naprawy.

Zalety markizy kasetowej:

- wygodna i szybka obsługa,
- estetyczny wygląd dopasowany do pojazdu,
- opcja automatyzacji poprzez zastosowanie napędu elektrycznego,
- spory wybór modeli, kolorów i sposobów montażu (ścienne, dachowe).

Wady markizy kasetowej:

- wyższa cena zakupu i montażu,
- większa waga,
- konstrukcja podatna na uszkodzenia przy nieprawidłowej eksploatacji,
- w porównaniu do workowej mycie tkaniny jest nieco mniej wygodne,
- po zwinięciu mokrej markizy wymaga ona więcej miejsca do rozłożenia i suszenia.

Markiza workowa

Markiza workowa to prostsza i tańsza alternatywa. Składa się z tkaniny zwiniętej w specjalny worek, który montuje się w listwie przedsionkowej pojazdu, tzw. likszparze. Rozkładanie polega na rozsunięciu zamków błyskawicznych worka, odpięciu pasków i ręcznym rozwinięciu markizy. Następnie trzeba rozstawić maszty i ramionami naciągnąć tkaninę. Jedynym sztywnym elementem

Pasy sztormowe to nieodłączny element każdej markizy, niezależnie od pogody

eprasa.pl 419f470269

jest aluminiowa rura, na którą nawinięta jest tkanina markizy. Wewnątrz niej złożone są maszty i ramiona markizy.

Popularne wśród tego typu markiz są również wyroby firm Fiamma, Thule i Dometic. Przykładowo Fiamma produkuje swoje markizy workowe CaravanStore/XL o długościach 190–550 cm. Ten włoski producent oferuje w nich tkaniny w kolorach Royal Grey i Royal Blue. A co z wagą? Różnice między kasetowymi a workowymi modelami są znaczne, oczywiście na korzyść workowych. Przykładowo markiza o długości 190 cm

waży 6 kg, a przy 550 cm długości już 16,9 kg.

Warto zwrócić uwagę na długości markiz workowych. W przypadku Thule Omnistor 1200 oferta zawiera modele przeważnie różniące się od siebie długością 25 cm. Większość propozycji od Fiammy ma różnice między 30 cm a 50 cm. Chcąc maksymalnie wykorzystać prostą linię likszpary, warto przeanalizować wszystkie oferty. Należy też wziąć poprawkę na te wymiary, ponieważ symbol markizy np. Fiamma CaravanStore XL 310 nie mówi dokładnie o tym, jaką ma ona długość. W przypadku modelu 310 worek ma 316 cm, a tkanina markizy – 284 cm.

Aspekty użytkowania markizy workowej

Markizę workową można zamontować samodzielnie, ale w związku z koniecznością rozwinięcia w tym celu tkaniny lepiej, gdy robią to dwie osoby. Jedna podtrzymuje tkaninę, druga w tym czasie wciąga kedrę worka w listwę/likszparę. Po zamontowaniu należy worek zabezpieczyć dostarczanymi w zestawie ogranicznikami. Z markizą workową na przyczepie kempingowej można się poruszać po drogach. Worek ma gumowe odbojniki, dzięki czemu wpływ na poszycie ściany jest minimalny, choć trzeba przyznać, iż zdarza się tego typu markizie zawinąć na dach. Zdarzyło mi się to jeden raz i do dziś nie wiem w jakich okolicznościach. Obsługa markizy workowej polega na ręcznym rozwijaniu i zwijaniu, co może być nieco bardziej czasochłonne, ale

wymaga również dobrej kondycji, aby sprawnie zwinąć i zabezpieczyć całość w worku. Przy przyczepie o wysokości ok. 265 cm raczej nie obędzie się bez stopnia, aby sięgnąć tak wysoko. Tego typu markizy przeznaczone są głównie do przyczep kempingowych. W kamperach z uwagi na wysokość pojazdu oraz często brak odpowiedniej listwy montażowej zwykło się instalować markizy kasetowe.

Zalety markizy workowej:
- niewielka waga,
- niższa cena zakupu,
- prostota konstrukcji,
- duży wybór rozmiarów,
- w porównaniu do kasetowej mycie i suszenie tkaniny jest wygodniejsze, ponieważ może ona zwisać ze ściany pojazdu nawet w ciasnym garażu czy pod wiatą.

Wady markizy workowej:
- rozwijanie i zwijanie dłuższych egzemplarzy, zwłaszcza w pojedynkę, wymaga silnych ramion,
- łatwość montażu i demontażu z pojazdu np. na okres zimowych wyjazdów,
- mniejsza stabilność przy silnym wietrze.

Konieczne i przydatne dodatki do markiz kasetowych i workowych

Absolutną koniecznością jest stosowanie pasów sztormowych i to niezależnie od aktualnie panujących warunków atmosferycznych. Zadaniem pasów jest stabilizacja konstrukcji i zapewnienie utrzymania masztów w odpowiedniej pozycji podczas podmuchów wiatru. Kluczową rolę pełnią tu również dobre śledzie. Z pasami sztormowymi jest trochę jak z mlekiem na gazie. Wystarczy się odwrócić i mleko ucieka z garnka, prawda?

Markiza workowa z dopiętymi akcesoriami może tworzyć zamkniętą przestrzeń tak jak przedsionek

eprasa.pl 419f470269

Konstrukcja markizy składa się z licznych elementów wykonanych z aluminium oraz tworzyw sztucznych. Należy zachować ostrożność podczas jej użytkowania, ponieważ dość łatwo o uszkodzenia

Podobnie, jeśli nie założymy pasów sztormowych w piękny, słoneczny dzień, okazuje się nierzadko, że znienacka pojawił się wiatr i szkody w postaci uszkodzonych elementów markizy, a nawet poszycia pojazdu są wówczas gwarantowane.

Markizy workowe oraz kasetowe można dodatkowo wyposażyć w ścianki boczne i przednie, co pozwala stworzyć namiastkę przedsionka przy kamperze lub przyczepie. Takie rozwiązanie nie tylko zwiększa funkcjonalność przestrzeni użytkowej, ale również zapewnia lepszą ochronę przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. Ponadto w przypadku markiz możemy zamontować zasłony przeciwsłoneczne, które dość dobrze chronią przed intensywnym słońcem.

Spory wybór części zamiennych i konserwacja

Warto podkreślić, że usterki markiz spowodowane nieostrożnością użytkownika lub nagłymi podmuchami wiatru są niestety dość powszechne. Na szczęście każdy szanujący się producent oferuje szeroki wybór części zamiennych, które są dostępne w dobrych sklepach z akcesoriami, co pozwala sprawnie wymienić uszkodzone elementy i przywrócić pełną funkcjonalność markizy. Warto wspomnieć, że markizy kasetowe to nieco bardziej złożone konstrukcje, które wymagają zwykłej konserwacji elementów ruchomych, ale wraz z upływem czasu i gdy będą wystawione na różne warunki atmosferyczne, może się zdarzyć, że będą sprawiać pewne problemy, np. z precyzyjnym domykaniem. W takich sytuacjach konieczna może być regulacja mechanizmu, aby zapewnić prawidłowe funkcjonowanie i szczelność markizy. Aby zachowała ona swoje walory przez długi czas, należy regularnie ją pielęgnować. Przed czyszczeniem warto delikatnie usunąć z tkaniny resztki piasku i igieł, a następnie przemyć ją ciepłą wodą z dodatkiem łagodnego środka, takiego jak płyn do naczyń, mydło w płynie czy płyn do prania delikatnych tkanin. Dobrze sprawdzą się także specjalistyczne preparaty przeznaczone do markiz, np. Thule PVC Cleaner. Po umyciu trzeba dokładnie spłukać tkaninę wodą i starannie ją wysuszyć. Podczas pielęgnacji należy unikać silnych detergentów, nie zaleca się również szorowania oraz intensywnego pocierania tkaniny. Ważne jest, by nie zwijać markizy, gdy jest mokra, ponieważ grozi to pojawieniem się pleśni. Jeśli zajdzie taka konieczność, należy pamiętać, aby ją jak najszybciej rozwinąć i wysuszyć.

Podsumowując, wybór markizy zależy przede wszystkim od indywidualnych potrzeb i oczekiwań użytkownika. Zarówno modele workowe, jak i kasetowe oferują konkretne zalety, ale również wiążą się z pewnymi ograniczeniami. Pamiętając o odpowiednich dodatkach, takich jak pasy sztormowe czy zwiększające funkcjonalność dodatkowe ścianki, można znacząco zwiększyć bezpieczeństwo oraz komfort korzystania z markizy. Dobrze dobrana i wyposażona markiza jest praktycznym elementem każdego pojazdu kempingowego, chroniąc przed kaprysami pogody i zapewniając wygodną przestrzeń niezależnie od warunków.

Markiza kasetowa, w tym przypadku dachowa, może być również bazą do budowy namiastki przedsionka. Wybór ścian bocznych i przednich jest spory

eprasa.pl 419f470269

CARAMATIC GASCONTROL

STEROWANIE DOPŁYWEM GAZU ZA POMOCĄ JEDNEGO PRZYCISKU

Zawór elektromagnetyczny Caramatic GasControl

Marcin Turko

Caramatic GasControl to zaawansowany system zdalnego sterowania dopływem gazu, który wyznacza nowy poziom bezpieczeństwa i komfortu dla użytkowników instalacji gazu płynnego w pojazdach kempingowych. Jego oficjalna premiera rynkowa zaplanowana jest na połowę 2026 r., a produkt znajduje się obecnie w końcowej fazie rozwoju i certyfikacji. Swoją premierę miał na targach CMT w Stuttgarcie.

Przykład instalacji Caramatic GasControl na przewodzie niskiego ciśnienia, za reduktorem

Przełom w zarządzaniu dopływem gazu

Caramatic GasControl pełni funkcję elektronicznie sterowanego, zdalnego zaworu odcinającego, umożliwiając skuteczne i wygodne zarządzanie dopływem gazu w kamperach i przyczepach kempingowych. Instalacja systemu pozwala na otwieranie i zamykanie zaworu za pomocą panelu sterowania umieszczonego wewnątrz pojazdu, a dioda LED na bieżąco sygnalizuje aktualny stan urządzenia. System składa się z zaworu elektromagnetycznego, panelu sterowania z diodą LED wskazującą stan oraz sześciometrowego kabla połączeniowego. Za pomocą jednego przycisku zawór można otworzyć lub zamknąć bezpośrednio z wnętrza pomieszczenia, bez konieczności podchodzenia do schowka z butlą gazową. Sterowanie odbywa się więc całkowicie za pomocą panelu sterowania, a dioda LED wyraźnie wskazuje, czy dopływ gazu jest otwarty czy zamknięty.

Jedną z kluczowych zalet jest automatyczne odcięcie dopływu gazu w przypadku wzbudzenia alarmu czujnika gazu – system współpracuje z popularnymi czujnikami takimi jak Thitronik i w razie potrzeby natychmiast przerywa przepływ

eprasa.pl 419f470269

Panel sterowania instalowany wewnątrz pojazdu kempingowego

gazu, eliminując konieczność ręcznej interwencji w schowku z butlami. W przypadku awarii zasilania zawór pozostaje w pozycji zamkniętej, co dodatkowo zwiększa bezpieczeństwo.

Energooszczędność i niezawodność

Unikalną cechą Caramatic GasControl jest zastosowanie mechanizmu bistabilnego, dzięki któremu urządzenie nie zużywa energii zarówno w stanie otwartym, jak i zamkniętym. Prąd pobierany jest wyłącznie podczas zmiany pozycji zaworu, co przekłada się na minimalne obciążenie akumulatora pokładowego i sprawia, że system jest idealny dla osób spędzających w podróży dłuższy czas bez dostępu do zewnętrznego zasilania. Wbudowany akumulator zapewnia niezależność działania nawet w przypadku braku zasilania pokładowego, a w sytuacjach awaryjnych możliwa jest również ręczna obsługa bezpośrednio na zaworze.

Bezpieczeństwo i komfort użytkowania

System Caramatic GasControl oferuje użytkownikom szereg korzyści: automatyczne odcięcie dopływu gazu po wykryciu alarmu, brak konieczności natychmiastowej reakcji użytkownika oraz możliwość wygodnego sterowania instalacją z wnętrza pojazdu. To szczególnie istotne w nocy, przy niekorzystnych warunkach pogodowych lub w trudno dostępnych miejscach.

Dzięki zgodności z normami ATEX Caramatic GasControl jest dopuszczony do stosowania w obszarach zagrożonych wybuchem, takich jak schowki na butle gazowe. System można łatwo zintegrować z istniejącą infrastrukturą – zawór elektromagnetyczny można zamontować zarówno za reduktorem ciśnienia, jak i bezpośrednio przed poszczególnymi urządzeniami gazowymi. Gdy czujnik gazu zarejestruje jego obecność w części mieszkalnej, uruchamia alarm, a w połączeniu z Caramatic GasControl przekazuje ten alarm dodatkowo jako sygnał elektroniczny do panelu sterowania. System steruje wtedy zaworem elektromagnetycznym – dopływ gazu zostaje automatycznie przerwany. Zapobiega to dalszemu, niekontrolowanemu wypływowi gazu.

Typowe zastosowania Caramatic GasControl

- Zdalne wyłączenie dopływu gazu przed snem
- Automatyczne zabezpieczenie instalacji w razie alarmu gazowego
- Bezpieczne użytkowanie podczas samodzielnych podróży bez zewnętrznego zasilania

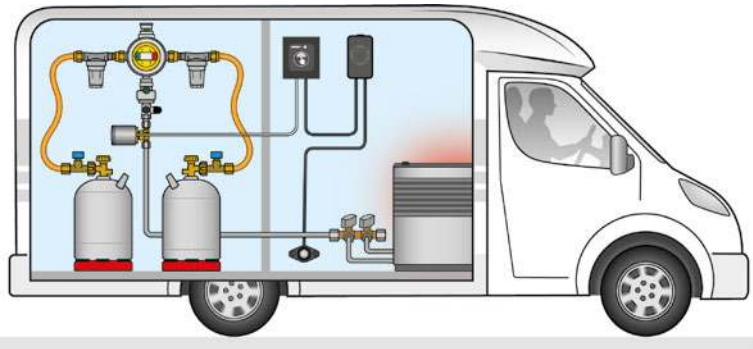
Dla kogo przeznaczony jest Caramatic GasControl?

Rozwiązanie kierowane jest do wymagających użytkowników, którzy chcą mieć pełną kontrolę nad zasilaniem gazowym, cenią efektywność energetyczną i poszukują systemu zgodnego z najwyższymi normami technicznymi i bezpieczeństwa.

Caramatic GasControl to inwestycja w bezpieczeństwo, komfort i nowoczesność – rozwiązanie, które już wkrótce może się stać standardem w zarządzaniu instalacjami gazowymi w pojazdach rekreacyjnych oraz jednostkach pływających.

Wyjątkowe cechy systemu Caramatic GasControl

- Bistabilny zawór elektromagnetyczny – brak ciągłego poboru prądu
- Automatyczne odcięcie gazu w przypadku alarmu lub awarii zasilania
- Możliwość ręcznej obsługi bez zasilania elektrycznego
- Łatwa integracja z popularnymi czujnikami gazu
- Możliwość stosowania w małych jednostkach wodnych do 24 m długości kadłuba
- Wysoka efektywność energetyczna oraz niezawodność działania



Instalacja Caramatic GasControl wraz z czujnikiem gazu

eprasa.pl 419f470269

IZOLACJA BEZ KOMPROMISÓW

PROFESJONALNY SPOSÓB NA KOMFORT W KAMPERZE

Budowa wymarzonego vana to setki decyzji, ale jedna z nich jest kluczowa dla późniejszego komfortu. To wybór izolacji.

Wybór między rozwiązaniami „domowymi" a profesjonalnymi systemami o potwierdzonej skuteczności to różnica, którą można poczuć już podczas pierwszej nocy na dziko lub długiej trasy autostradą. Przyjrzyjmy się technologiom marki Bitmat, która od 15 lat dostarcza rozwiązania stworzone specjalnie dla branży motoryzacyjnej.

Nie buduj domu w aucie – postaw na rozwiązania motoryzacyjne

Częstym błędem początkujących pasjonatów caravaningu jest stosowanie materiałów budowlanych do zabudowy pojazdu kempingowego. Kamper to środowisko dynamiczne – poddawane wibracjom, skrajnym zmianom temperatur i wilgoci. W związku z tym fundamentem powinny być materiały przeznaczone ściśle dla motoryzacji, a nie dla budownictwa. Produkty Bitmat zostały zaprojektowane tak, aby były w stanie pracować razem z karoserią, co potwierdza uzyskanie przez te produkty certyfikatów o rygorystycznych normach, wydawanych przez PIMOT, DEKRA oraz RoHS. Zatem wybierając materiały opatrzone takimi znakami jakości, mamy pewność, że izolacja będzie bezpieczna, niepalna i dostosowana do specyfiki pojazdów.

Termika na sterydach. Dlaczego gęstość ma znaczenie?

To tutaj widać największą przewagę profesjonalnych rozwiązań Bitmat nad produktami konkurencji. Podczas gdy inne produkty oferują zazwyczaj gęstość na poziomie 40–45 kg/m³, pianka kauczukowa Bitmat Ks ma gęstość aż 60 kg/m³. W piankach

eprasa.pl 419f470269

dodatkowo zastosowano wzmocnioną warstwę klejącą. Gwarantuje to ekstremalną przyczepność i trwałość – izolacja nie odklei się od sufitu nawet w ekstremalnie nagrzanym aucie. Większa masa materiału to skuteczniejsza bariera dla ciepła latem i chłodu zimą. Materiał jest odporniejszy na starzenie i odkształcenia mechaniczne.

Inżynieria dźwięku – co mówią badania o modelu K19s?

Skuteczność izolacji to nie tylko subiektywne odczucie, ale twarde dane. Badania nad pianką kauczukową K19s dostarczają konkretnych dowodów. Nominalny współczynnik pochłaniania dźwięku α_w dla tego materiału wynosi 0,20 (H). Materiał ten odbija aż 80% dźwięku, co czyni go skuteczną barierą akustyczną. Szczególnie imponująco wypada w zakresie wysokich częstotliwości (oznaczenie H). Oznacza to, że pianka K19s znakomicie radzi sobie z eliminowaniem uciążliwych świstów powietrza i szumów wysokotonalnych, które dominują podczas szybkiej jazdy kamperem.

Korzyść potrójna

Wybór izolacji to decyzja oparta na faktach i liczbach, a nie na domysłach. Stosując materiały marki Bitmat, zyskujesz potrójną korzyść: bezpieczeństwo potwierdzone certyfikatami PIMOT i DEKRA, trwałość dzięki wzmocnionej gęstości kleju oraz skuteczność, która realnie obniża poziom hałasu i stabilizuje temperaturę wewnątrz pojazdu. Pamiętajmy, że kamper to inwestycja na lata. Wybór profesjonalnych materiałów o gęstości 60 kg/m³ zamiast rynkowych półśrodków to gwarancja, że izolacja nie tylko przetrwa trudne warunki drogowe. Zapewni nam przede wszystkim komfort, jakiego oczekujemy w nowoczesnym caravaningu. Piętnaście lat doświadczenia na rynku motoryzacyjnym to najlepszy dowód na to, że w kwestii izolacji nie warto iść na kompromis.

REKLAMA

eprasa.pl 419f470269

ZIMOWE WYPOSAŻENIE POJAZDU KEMPINGOWEGO

Marcin Turko

Bo licho nie śpi...

Zima to szczególny czas dla miłośników caravaningu. To nie tylko piękne krajobrazy, cisza i wyjątkowy klimat, ale też niekorzystne warunki pogodowe, które mogą sprawić niespodzianki, dlatego odpowiednie przygotowanie do wyjazdu staje się kluczowe. W tym artykule przedstawiamy propozycje niezawodnego, zimowego wyposażenia, które warto ze sobą mieć, aby cieszyć się podróżą niezależnie od okoliczności.

Trudności z wyjazdem? Bądź przygotowany!

Jednym z zimowych wyzwań przy podróżowaniu zarówno kamperem, jak i z przyczepą kempingową jest ryzyko ugrzęźnięcia kół w miękkim podłożu, a co za tym idzie – kłopot z wyjazdem np. z kempingu. Co prawda większość włodarzy obiektów kempingowych dobrze wie, gdzie można bezpiecznie stawać zimą, gdy nie wszystkie parcele gwarantują twardy grunt pod kołami, ale przecież nie zawsze nocujemy na kempingu, zdarza się też, że nawet parkując w trasie, nie sprawdzimy terenu przed wjazdem i problem gotowy. W przypadku większości kamperów z napędem na jedną oś dość szybko płacimy za to utratą przyczepności, a każdy ruch kół i bezsilne buksowanie tylko pogarsza sytuację. Aby nie musieć od razu wzywać miejscowego rolnika z traktorem, warto mieć na pokładzie podstawowy sprzęt, który może pomóc w wydostaniu się z pułapki.

Opony zimowe lub całoroczne to w wielu krajach wyposażenie obowiązkowe i zapewne każdy świadomy jest ryzyka, jakie niesie za sobą jazda na letnich oponach w zimie. Trzeba mieć tylko świadomość, że przy solidnym ugrzęźnięciu żadna kamperowa opona, czy to letnia, czy zimowa, cudów nie zdziała. Ale to przecież wiemy, zatem, mając na uwadze wysoką świadomość caravaningowców w tym zakresie, pozwólmy sobie na świadome nierozwijanie tego zagadnienia.

eprasa.pl 419f470269

Łańcuchy śniegowe, niezbędne w trudniejszych warunkach, szczególnie w górach, gdzie na oznaczonych odcinkach bywają nakazy jazdy z nimi. Jednak w przypadku zakopania się w grząskim terenie łańcuchy niewiele pomogą, chyba że mamy je już założone na kołach osi napędowej, wówczas opuszczenie miękkiego podłoża będzie dużo łatwiejsze. Wielu kierowców traktuje łańcuchy śniegowe jako ostateczność, a często ich po prostu nie kupuje, ponieważ kojarzą się z mozolnym zakładaniem na brudne koła i odzieżą zabrudzoną po łokcie. Na szczęście rynek coraz częściej oferuje rozwiązania takie jak König K-Summit, które można stosować również w kamperach np. zabudowanych na Fordzie Transicie. Zakładanie tych łańcuchów śniegowych w formie nakładek jest bardzo proste, komfortowe i nie wymaga wysiłku. Wystarczy założyć łańcuch na oponę, dokręcić tuleję, napiąć dźwignię i już. Część łańcucha, której nie można było wsunąć pod koło, po przejechaniu kilku metrów dopasowuje się sama. Nie ma potrzeby ponownego zatrzymania się i dociągania jak w przypadku tradycyjnych łańcuchów. K-Summit występują w wielu wariantach, a składane ramiona ułatwiają przechowywanie w wytrzymałym opakowaniu. Łańcuchy mają certyfikaty Ö-Norm 5117, UNI 11313 oraz TUV, a montuje się je na oryginalnych nakrętkach lub śrubach koła.

Trapy to bardzo pomocny sprzęt nie tylko w zimie. Rynek oferuje trapy w formie mat lub jako większe, odpowiednio wyprofilowane i przy tym sztywniejsze podkłady, które umieszczą się pod kołami pojazdu, by wydostać się z piasku, błota czy śniegu. Dobrej jakości trapy są

eprasa.pl 419f470269

wykonane z trwałego tworzywa, dzięki czemu wytrzymują duże obciążenia i zapewniają przyczepność tam, gdzie opony sobie nie radzą.

Linka holownicza w dobie nowoczesnych samochodów często ustępuje miejsca lawetom, lecz w przypadku kampera nadal warto ją mieć pod ręką właśnie na wypadek problemów z wyjazdem z grząskiego terenu lub kłopotami z podjazdem pod górę, oczywiście pod warunkiem że znajdziemy kogoś, kto może pomóc.

Opady śniegu – przygotuj się na usuwanie go z dachu pojazdu

Caravaning zimą prawie zawsze oznacza różnego rodzaju aktywności na śniegu, które sprawiają, że z niecierpliwością czekamy na opady białego puchu. Jednak opady wiążą się również z koniecznością usuwania śniegu z dachu przed wyruszeniem w drogę. To nie tylko obowiązek każdego kierowcy, ale i kwestia bezpieczeństwa – chroni przed ewentualnym mandatem, ale i ryzykiem na drodze. Dobrze więc mieć ze sobą na zimowym wyjeździe drabinkę teleskopową i dobrą szczotkę do odśnieżania na długim stylu. Łopata do śniegu to również potrzebne akcesorium podczas zimowych wyjazdów kamperem. Dzięki niej można szybko oczyścić przejazd, przygotować miejsce na parceli czy odgarnąć śnieg zrzucony z dachu pojazdu. Może się też przydać, gdy auto ugrzęźnie w głębokim, zalegającym śniegu.

Nie daj się mrozom – termiczny skafander każdego kampera

Podróżowanie kamperem zimą wymaga również szczególnej dbałości o komfort termiczny, ponieważ niskie temperatury mogą uprzykrzyć każdy wyjazd. Aby nie dać się mrozom, warto zainwestować w sprawdzone rozwiązania, które pozwolą utrzymać ciepło w pojeździe nawet podczas najostrzejszych zimowych nocy. Jako pierwsze przychodzą na myśl maty termiczne na okna. Nawet typowo zimowy kamper ma słabe punkty w postaci szyb okiennych, a maty mają za zadanie ograniczyć te straty ciepła. Ponadto mają jeszcze jedną istotną zaletę – zapobiegają zjawisku kondensacji pary wodnej na wewnętrznej stronie szyb. W pojazdach półzintegrowanych lub kampervanach dodatkowo zaleca się stosowanie mat izolujących kabinę kierowcy, co również znacznie poprawia komfort termiczny.

Propan czy propan-butan? Wybór gazu na zimowe podróże

Mimo że olej napędowy chętnie wybierany jest jako źródło zasilania systemu grzewczego, to jednak w większości pojazdów kempingowych podstawowym medium jest nadal gaz w butlach. Warto jednak pamiętać, że w niskich temperaturach pobór gazu znacznie się zwiększa, zatem może szybko się skończyć, dlatego dobrym pomysłem jest zabranie zapasowej butli oraz regularne sprawdzanie poziomu gazu w trakcie korzystania. Nie ma bowiem nic gorszego jak brak gazu w miejscu i czasie, w którym jest bardzo potrzebny do ogrzewania pojazdu, a nie można go nabyć na miejscu stacjonowania. Warto więc jeszcze raz wspomnieć o konieczności kontrolowania stanu butli i wymiany na pełną, gdy jest ku temu okazja, nawet kosztem oddania z butlą resztek jeszcze niewypalonego gazu. Pomocnym akcesorium, nie tylko w zimowych warunkach, jest reduktor Truma DuoControl, który nie dość, że daje informację o stanie w butli głównej, to jeszcze samoczynnie przełącza się na butlę dodatkową, gdy główna zostanie opróżniona. Dzięki niemu minimalizujemy szanse na wyziębienie wnętrza pojazdu w środku nocy, ponieważ on sam przełączy na pełną automatycznie.

Podsumowując to zagadnienie, warto wspomnieć, że w warunkach zimowych lepszym rozwiązaniem będą butle napełnione czystym propanem, ponieważ jego cechy fizyczne mocno różnią się od typowej

eprasa.pl 419f470269

mieszanki propan-butan, co ma bardzo istotne znaczenie w utrzymaniu ciągłości ogrzewania. Czysty propan charakteryzuje się wyższą wartością opałową, co oznacza, że z 1 kg gazu uzyskujemy więcej energii. Jednak jego najważniejszą zaletą, z punktu widzenia instalacji grzewczej, jest bardzo niska temperatura wrzenia, wynosząca około -42°C. Oznacza to, że propan skutecznie odparowuje (przechodzi z fazy ciekłej w gazową) nawet podczas najcięższych mrozów, co jest kluczowe dla butli w pojeździe. Mieszanina propan-butan (LPG) to najczęściej wybierany gaz do butli, ale jej praktyczne zastosowanie zimą ogranicza właściwość butanu – paruje on jedynie do temperatury około -0,5°C. W efekcie, gdy na zewnątrz robi się chłodno i temperatura spada poniżej zera, butan przestaje odparowywać, a w butli pozostaje głównie propan. Skutkuje to spadkiem efektywności systemu grzewczego, a w skrajnych przypadkach może doprowadzić do całkowitego jego unieruchomienia w trakcie pracy. Warunkiem spokojnego korzystania z mieszanki będzie pozostający w dodatniej temperaturze, a nawet ogrzewany luk, w którym znajdują się butle.

Dodatki do zimowego biwakowania – mniej lub bardziej potrzebne drobiazgi

Latarka czołowa może być równie ważnym elementem wyposażenia i to nie tylko podczas zimowych podróży, kiedy wcześnie zapadający zmrok sprawia, że łatwiej i bezpieczniej będzie poruszać się wokół pojazdu oraz obsługiwać go nawet w nocy. Kable rozruchowe do akumulatora mogą okazać się nieocenione w przypadku problemów z uruchomieniem pojazdu przy niskich temperaturach. Warto zaznaczyć, że rynek zalany jest kablami, których przekrój żył jest nieadekwatny do zastosowania, czyli płynącego przezeń chwilowego, ale dużego prądu. Niech Was nie zwiedzie grubość izolacji, bo często w produktach z Dalekiego Wschodu kryje się lichy splot stalowego drutu.

Wodoodporna mata wejściowa pozwoli zachować czystość w kamperze nawet podczas śnieżnej i błotnistej pogody – dzięki niej można zdejmować ośnieżone buty jeszcze na zewnątrz pojazdu. Odmrażacz do zamków przyda się szczególnie w bardzo mroźne dni, gdy zamek zamarznie i uniemożliwi dostanie się do wnętrza. Mimo że samochody bywają coraz częściej wyposażone w centralny zamek, to nadal drzwiczki rewizyjne np. do kasety toalety z pewnością są go pozbawione. Skrobaczka do szyb, choć rzadziej używana ze względu na coraz powszechniejsze ogrzewane szyby, nadal powinna się znaleźć na wyposażeniu na wypadek konieczności usunięcia lodu z szyb.

Podsumowując, ochrona przed zimnem podczas zimowego caravaningu to nie tylko kwestia komfortu, ale i bezpieczeństwa. Inwestycja w termiczne rozwiązania oraz regularna kontrola stanu technicznego pojazdu pozwolą cieszyć się każdą zimową podróżą, niezależnie od warunków za oknem. Dzięki odpowiedniemu przygotowaniu nawet największe mrozy nie będą stanowiły przeszkody w odkrywaniu zimowych krajobrazów i czerpaniu radości z caravaningu.

REKLAMA

LODOŁAMACZE
POJAZDY KRUSZĄCE KONWENCJĘ

Dyskusyjne aranżacje kamperów? Pal licho, gdy skutkują bałaganem. Gorzej, gdy wchodzimy w posiadanie nowiutkiego domu na kołach, którego pokład zmusza do mało komfortowych podróży, a i na postoju każe „pochylić się" nad zamysłem projektantów.

Tekst i zdjęcia: Rafał Dobrowolski

Mobilne domy mają to do siebie, że ich priorytetem jest funkcjonalność. Funkcjonalność na bardzo ograniczonej przestrzeni, z czym koresponduje m.in. pokusa powiększania kubatury, realizowana na postoju za sprawą wysuwanych segmentów ścian (tzw. slide-out) czy też unoszonych dachów. Ale i bez takich pomysłów we wnętrzach „domów na kołach" pożądane są kombinowane strefy dzienno-nocne w postaci foteli przekształcanych w leżanki i kolejnych innowacyjnych rozwiązań, by zajęta podłoga była możliwie elastyczna. Stosuje się w tym celu np. coraz powszechniejsze dziś łazienki z ruchomymi ścianami.

Jak to w życiu bywa, jeśli tylko patent na oszukanie kubatury wytrzyma próbę czasu, będzie inspiracją dla kolejnych ulepszeń. Gorzej, gdy wejdziemy w posiadanie modelu, którego unikatowa fasada zaczyna się łuszczyć. Wtedy czeka nas niemiła niespodzianka i następuje brutalne przebudzenie, bo tandetny makijaż odsłania chybiony zamysł. I właśnie od propozycji, które tak jak szybko zadebiutowały, tak szybko zniknęły z programu produkcyjnego, zacznijmy.

Przesadnie udziwnione i krzykliwe

Podczas Caravan Salon 2012 w Düsseldorfie mieliśmy prawdziwy wysyp ekstrawaganckich pomysłów na powiększanie przestrzeni mieszkalnych. Wtedy właśnie branża, pogrążona jeszcze mocno w pamiętnym kryzysie rynków finansowych, postawiła na pojazdy kempingowe spod ręki różnej maści projektantów. Mieliśmy więc boczne ściany kamperów rozsuwane na postoju niczym szuflady. W takim kierunku poszli projektanci łączący siły w ramach V-Group i Ross Design GmbH. Ich futurystyczna przyczepa prezentowana na stoisku

eprasa.pl 419f470269

Przyczepa z 2012 r. na stoisku firmy Vöhringer nie wyszła poza koncept. Powiększanie kubatury realizowano za pomocą akumulatorowej wkrętarki, która stanowiła napęd przekładni ślimakowej

wystawcy Vöhringer składa się z dwóch modułów. Na czas postoju „wydłużamy" wnętrze na wysokości okien. Wysuwana szuflada przypomina alkowę, bo mieści dodatkowe miejsca sypialne. Rozsuwanie przyczepy trwa kilka minut, pod warunkiem że mamy pod ręką... akumulatorową wkrętarkę (fot. 1).

Zamysł ten nie zyskał uznania ani jury targów, ani publiczności. Oprócz hałaśliwości takiej operacji wydłużenie przyczepy na postoju okupione było znaczącym balastem tejże. Koszt wdrożenia skomplikowanego mechanizmu zupełnie pogrzebał pomysł. Ten akurat nawet nie wyszedł poza koncept.

Sypialnia uchylana ze ściany

Spanie na ścianie, jak niektórzy nazywają tapczan schowany za dnia w szafie, bywało remedium na ograniczony metraż mieszkań w latach 70. i 80. minionego stulecia. Czy taki tapczan będzie ciekawym rozwiązaniem w kontenerowej zabudowie kampera? Rzut oka na zdjęcie nr 2 nie pozostawia wątpliwości, że mebel taki uszczupla szerokość wnętrza o ok. 40 cm. Aż tyle, bo aktywowanie noclegu realizowane jest w dwóch ruchach – wychylanie tapczanu i unoszenie go ponad poziom podłogi. Mechanizm to dość skomplikowany, bo po części elektronicznie sterowany, który odsuwa łóżko od ściany, gdy jest ono nadal w pozycji pionowej. Kolejnym krokiem jest ręczne opuszczenie łóżka i w ten sposób sypialnia w poprzek do kierunku jazdy „ląduje" nad opuszczonym stolikiem.

Za dnia takie „spanie na ścianie" z materacem uchylanym w pionie zabiera 52 dcm^2 (4 × 13 dcm) powierzchni podłogi. Gdy dodać pełnowymiarowy materac, wynik działania nie pozostawia wątpliwości: 3 × 13 × 20 = 1040 l. Kubik to dwukrotnie więcej niż dominujące rozwiązania w postaci opuszczanych łóżek spod sufitu. Gwoli ścisłości – mowa o innowacji z roku 2012, bo za taką uznano debiut modelu 60 KL z serii Van Exclusive marki Hobby. Cóż, prezentowana aranżacja sypialni tak szybko jak okrzyknięta została nader innowacyjną, tak szybko ustąpiła miejsca generacji łóżek opuszczanych spod sufitu.

Zdjęcie nr 2 przedstawia salon w kamperze Van Exclusive 60KL z 2012 r. Wąska i niska kanapa jest odpowiednia raczej tylko dla dzieci, bo pierwszorzędnym walorem propozycji ma być uchylana ze ściany sypialnia na całej szerokości zabudowy. Skomplikowany mechanizm aranżacji takiego posłania okupiony jest także sporym balastem, więc ładowność czteroosobowego pojazdu w gotowości do jazdy to tylko 373 kg

eprasa.pl 419f470269

Najgorszy bodaj scenariusz?

Kupujesz nowiutkiego kampera, a ten już po pierwszym wyjeździe przyprawia o chorobę lokomocyjną. Przykład? Karmann Ontario 600 stanowił nowość rynkową w 2007 r. Ten kamper, ze skądinąd już wtedy sporej rodziny modeli z alkową sypialną nad szoferką Ducato, debiutował z bardzo nietypowym układem wnętrza. Pojazd mierzy dokładnie 599 cm długości, a rozstaw osi to 345 cm, więc zwis za tylną osią to aż 2 m. To właśnie na tyłach zabudowy znalazł się salon, którego kanapa wyprofilowana w tzw. podkowę stanowiła homologowane miejsca siedzące dla dwójki pasażerów. Ten bardzo dyskusyjny układ wnętrza kazał podróżować czteroosobowej załodze w niebotycznie dużym dystansie. Siedzący w szoferce i zapięci w pasach na tylnej kanapie byli oddaleni o dobre 4 m. Kierowca miał za sobą ściankę gigantycznej łazienki, więc jeszcze bardziej czuł „ekskluzywny" charakter wnętrza kruszącego konwencję. Trudno mieć baczenie na sytuację na tyłach, gdy podróżuje się załogą: rodzice + dwójka dzieci.

Owszem, diler marki mógł reklamować ów model jako niekoniecznie rodzinny, ale i wtedy sytuacja pogarszała się jeszcze bardziej, skoro zamiast dzieci z tyłu podróżować mieli dorośli, więc pusty pojazd na samym krańcu długiego ogona musiał przyjąć ładunek rzędu 150 kg. Zupełny dramat był wtedy, gdy załoga skorzystała z obszernego garażu (+50 kg) i w podróż wybrała się z kompletem rowerów (+60 kg). Jak można się domyślać, długi zwis tylny działa tu dosłownie jak ramię dźwigni. Każdy kolejny kilogram ładunku umieszczony na samym końcu pojazdu generuje znacznie większy moment siły naciskający na tylną oś niż ładunek umieszczony centralnie. Efekt jest taki, że kto siedzi daleko za tylną osią, ten musiał się godzić na ryzyko choroby lokomocyjnej.

Karmann Ontario 600 ma rzadko spotykany układ wnętrza – drugi rząd (homologowanych) siedzisk znajduje się daleko za tylną osią pojazdu

Po półtora roku od wdrożenia do produkcji ten kompaktowy model bazujący na podwoziu Fiata Ducato zniknął z oferty. Aranżacja krusząca konwencję po prostu nie znalazła więcej nabywców. Zemściły się prawa fizyki. Mocno obciążony ogon za tylną osią masą dwóch pasażerów i ładunkiem w gigantycznym garażu nie tylko poważnie pogarszał sterowność pojazdu – odrywanie kół napędowych przednich podczas stromych podjazdów zimową porą potwierdziliśmy swoją drogą podczas naszego testu redakcyjnego. Marny komfort jazdy pasażerów w drugim rzędzie siedzisk pogarszała wysoka zabudowa z wybitnie dużą alkową sypialną nad kabiną, w efekcie czego dochodziło do tzw. galopowania podczas jazdy. Doprawdy bujało pokładem jak podczas sztormu, więc i o chorobę morską nietrudno. Zjawisko kołysania podłużnego wzmagało się podczas przyspieszania i hamowania, co zupełnie dyskwalifikowało ów model na czas podróży krętymi drogami. Nie wspominając o górzystym terenie.

Także na postoju Karmann Ontario 600 nie zachwycał układem wnętrza. Trudno nie odnieść wrażenia, że pomysłodawcy nie wiedzieli, co zrobić z uwolnioną przestrzenią pomiędzy osiami kół. Od wejścia do zabudowy trafia się wprost na drzwi do łazienki, której kubatura to marnotrawstwo kubików w tej klasie pojazdów (zajmuje podłogę o wymiarach 130 cm x 91 cm). Efekt? Aneks kuchenny po drugiej stronie zabudowy jest mały, a i tak korytarz do blatu roboczego nie pozwala na swobodną komunikację, by z szoferki przejść na tył i odwrotnie. Wąskie gardło między blatem kuchennym a toaletą pogarszają jej drzwi, bo otwierają się na lodówkę i kuchenkę, utrudniając dodatkowo komunikację wewnątrz kampera.

Jeszcze o opuszczanych łóżkach

Od przynajmniej dekady branża caravaningowa za wzorzec przyjęła rozwiązanie realizujące ruch góra/dół. Krótko wcześniej pierwowzór taki miał zawodne mechanizmy blokowania łóżek pod sufitami. Był rok 2011, gdy półzintegrowane kampery marki Bürstner zaczęły w najnowszej wtedy serii Ixeo kusić chowaną w podsufitce sypialnią w miejscu charakterystycznego „garbatego" przetłoczenia zabudowy mieszkalnej. Taka koncepcja podyktowana jest uzyskaniem jak największej i dowolnie konfigurowanej przestrzeni dziennej. My otrzymaliśmy wtedy do testu redakcyjnego wprost z fabryki w Niemczech model it 645. Ten jako jedyny z całej serii ma drzwi do zabudowy umieszczone nie między osiami, ale za kołami tylnymi. Pojazd o długości 669 cm homologowany jest dla czterech osób, choć tak naprawdę przeznaczony jest tylko dla... dwuosobowej załogi. Co gorsza, ten kamper nie gwarantuje pozycji stojącej osobom o wzroście ponad 176 cm. Drzwi wiodące do zabudowy mieszkalnej mierzą jeszcze mniej – 170 cm.

eprasa.pl 419f470269

Bürstner Ixeo it 645 swego czasu bardzo krytycznie oceniliśmy podczas redakcyjnego testu. Ładne wnętrze okazało się mało praktyczne. Nawet usytuowanie ogrzewania postojowego w luku pomiędzy osiami okazuje się chybionym pomysłem, ponieważ łazienka znajduje się w narożniku po drugiej stronie pojazdu i jest najzimniejszym miejscem na pokładzie

Dziś miejsce na przechowywanie np. wyprasowanych koszul wykrawa się ze stelażu łóżek. Tu karkołomny pomysł na taki schowek, który skraca salon i dodatkową sypialnię o cenne 12 cm

Trzeba przyznać, że to dość kontrowersyjne rozwiązanie jak na pojazd homologowany dla czwórki podróżnych, skoro zaraz za progiem mamy obniżoną o 10 cm podłogę, co w połączeniu z uwolnioną podsufitką gwarantuje wysokość wnętrza 200 cm – ale tylko za tylną osią, więc na bardzo ograniczonej powierzchni podłogi.

Koncepcja zagospodarowania przestrzeni kampera między osiami kół przyniosła więcej chybionych wdrożeń. Pod podłogą znajdziemy co prawda jedyny schowek, dostępny zarówno z wnętrza, jak i po otwarciu wąskiego włazu po prawej stronie zabudowy, ale ten okazuje się niewystarczający dla upakowania np. sprzętu narciarskiego. Wszystkiemu winna przegroda, w której umieszczono akumulator postojowy 90 Ah. Swobodnie umieścimy w tym garażu leżaki, duże torby, ale już nie np. narty o długości ponad 160 cm. Jedynym walorem jest gigantyczna kuchnia w tyle, takaż łazienka narożna, bo już biesiadny charakter strefy dziennej psują kolejne potknięcia. Tapczany wzdłużne po bokach zabudowy i stół pośrodku są gościnnym miejscem dla sześciu, a nawet ośmiu osób, ale zupełnie zapomniano o komunikacji. Wszystko za sprawą niewystarczającego zakresu (tylko po 20 cm) regulacji poprzecznej potężnego blatu (126 x 85 cm). Umocowany do teleskopowej nogi dość łatwo ugina się pod naciskiem łokci.

Ixeo it 645 rozczarowuje nie tylko na postoju. Co z tego, że zabudowany na obniżonej ramie AL-KO i z niskim nadwoziem zachęca do ekonomicznego podróżowania z prędkościami autostradowymi, skoro podczas pokonywania serpentyn w górzystym terenie poddała się... szafa ubraniowa i blokady sufitowego łóżka. Okucia szafy o głębokości aż 85 cm i szerokości 60 cm nie wytrzymały po prostu naporu umieszczonych tu naprędce ciężkich ubrań zimowych, ponieważ dom na kołach oznacza ustawiczne przyspieszanie i hamowanie. Słowem, walor tak gigantycznego schowka nie idzie w parze z konstrukcją z delikatnej sklejki.

Przykrótkie sypialnie w salonie

Każdy pewnie chciałby strefy dziennej przy najmniejszej stracie przestrzeni. Wszak tu odbywa się życie towarzyskie, tu powstaje dodatkowa sypialnia. Jak łatwo uszczuplić salon o cenne centymetry? Westfalia Amundsen 640 E debiutujący w 2016 r. jest kampervanem o długości 6,36 m na furgonie Fiata Ducato. Ten czteroosobowy pojazd ma tradycyjny układ salonu z dwuosobową ławeczką, którą na postoju dzieli od obróconych foteli w szoferce opuszczany blat stołu. A co jest tu oryginalnym pomysłem? Producent wykroił za oparciem kanapy mało funkcjonalny schowek, który w dodatku skraca ów salon o dobre 12 cm. Efekt? Dodatkowe łóżko dla gości, które powstaje z poduszek siedzisk, ma tylko 160 cm długości zamiast 172 cm. To rozczarowujące, gdyż w branży caravaningowej walczy się dosłownie o każdy centymetr, a tu mamy do czynienia z takim marnotrawstwem. Co gorsza, zdublowanie płyty meblowej – w poprzednich wersjach stelażem oparcia była ścianka łazienki – to dodatkowy ciężar. Podobne schowki rok wcześniej pojawiły się w kampervanach marki Karmann i producent szybko z nich zrezygnował.

eprasa.pl 419f470269

JEŚLI PRZETRWA ZIMĘ, PRZETRWA WSZYSTKO

BRAVIA MOBIL SWAN 599 NA REDAKCYJNYM TEŚCIE

Gdy temperatura nocą spada kilkanaście stopni poniżej zera, kończą się marketingowe obietnice, a zaczyna prawdziwa weryfikacja. Mamy więc idealne warunki do rzetelnych testów. I na takie zabraliśmy kampervana słoweńskiej produkcji Bravia Mobil Swan 599.

eprasa.pl 419f470269

Zobacz naszą filmową relację z zimowego wyjazdu kampervanem Bravia Mobil Swan 599

Tekst i zdjęcia: Piotr Łukaszewicz

Wyjazd zimą to nie tylko test ogrzewania czy izolacji, ale też wygody funkcjonowania na niewielkiej przestrzeni, kiedy bagażnik wypełniony jest zimowym sprzętem, a wewnątrz musimy jeszcze znaleźć miejsce na zimową odzież dla – w naszym przypadku – trzech osób. I wszystko to na 599 cm długości. Celem była Szwajcaria Bałtowska w województwie świętokrzyskim. Miejsce znane z narciarskich stoków, zimowych atrakcji i – co dla nas kluczowe – całorocznej infrastruktury caravaningowej.

Sześć metrów, które robi różnicę

Bravia Mobil Swan 599 to klasyczny kampervan poniżej 6 m długości, zbudowany na Peugeocie Boxerze w wersji L3H2.

Niespełna 6 m długości pozwala na parkowanie w miejscach dla samochodów osobowych. To bardzo duży atut tego kampervana

eprasa.pl 419f470269

Przednia część auta, za pomocą kilku szybkich ruchów, sprawnie przekształca się w salonik

Długość 599 cm – ta liczba w praktyce znaczy bardzo dużo, bo samochód prowadzi się lekko, przewidywalnie i bez stresu – zarówno na trasie, jak i na wąskich dojazdach czy parkingach. W manewrowaniu przypomina raczej większe auto osobowe niż pełnowymiarowego kampera. Pod maską pracuje silnik 2.2 HDi o mocy 140 KM. To zestaw wystarczający – bez sportowych ambicji, ale stabilny, spokojny i dający poczucie bezpieczeństwa. Zużycie paliwa? Około 8,5 l/100 km w trasie – wynik bardzo dobry, zwłaszcza zimą. Tego samego vana można dostać oczywiście z mocniejszym silnikiem, 180-konnym, oraz automatyczną skrzynią biegów – my musieliśmy się zadowolić skrzynią manualną.

Dwa łóżka poprzeczne dla dwóch osób. Łącznie na pokładzie są cztery miejsca do spania. A pod łóżkami przestrzeń bagażowa – jak na te gabaryty auta w bardzo przyjemnym rozmiarze

Mały z zewnątrz, przemyślany w środku

Układ Bravia Mobil Swan 599 to jeden z najpopularniejszych w ofercie Bravia Mobil – i nie bez powodu. Mamy tu cztery miejsca do jazdy i cztery do spania na naprawdę ograniczonej przestrzeni. Z tyłu – dwa poprzeczne łóżka, każde o szerokości 140 cm i długości blisko 2 m. Dzięki bazie Boxera nawet górne łóżko jest pełnowymiarowe i spokojnie nadaje się dla dwóch dorosłych osób. Łóżka są regulowane elektrycznie, można je podnosić, obniżać lub całkowicie wymontować, zyskując przestrzeń bagażową. Naszej trójce było tutaj wygodnie bez konieczności kombinowania oraz bez poczucia ciasnoty większej niż ta, której naturalnie należy się spodziewać w pojeździe tego typu.

To jeden z najpopularniejszych układów, ale Bravia Mobil ma też w ofercie pojedyncze łóżko z tyłu, łóżka wzdłużne, możliwość stworzenia łóżka w przedniej części w salonie oraz wyposażenia kampervana w otwierany dach, gdzie stworzone zostaną dwa kolejne miejsca do spania. Różne układy dostępne są w różnych wersjach – zarówno długości auta, jak i podwozia. Bravia Mobil zabudowuje kampervany, poza Peugeotami, także na Manach i Mercedesach.

Kuchnia, łazienka, salon

Mamy tutaj wiele znanych w caravaningu rozwiązań, które

eprasa.pl 419f470269

Układ kampervana jest typowy dla tej grupy aut. Uwagę zwraca jednak dbałość o styl i estetykę. Dobre wrażenie robią też meble w dotyku – są trwałe, dobrze spasowane i wyglądają solidnie

Kuchnia wydaje się niewielka, ale przy wykorzystaniu wszystkich dodatkowych rozwiązań pozwala wygodnie gotować

sprawiają, że pozornie malutka kuchnia rośnie do komfortowych rozmiarów. Podobnie salon czy kabina prysznicowa – wszystkie te przestrzenie zyskują przy bliższym poznaniu. Zorganizowano to sprawnie, sprytnie i z pomysłem. Podwójny blat stołu można wykorzystać jako dodatkową przestrzeń roboczą w kuchni, do tego dochodzą rozkładana półka po lewej stronie i półka nad lodówką. W efekcie w tej „małej" kuchni naprawdę da się gotować – i to nie tylko kawę. Sprawdzaliśmy to w praktyce, dzień po dniu. Szafki, szuflady, sensowna ergonomia – wszystko dokładnie tam, gdzie się tego spodziewamy. Bravia Mobil wyraźnie korzysta tu z doświadczenia... meblarskiego. Do tego wrócimy.

Druga niespodzianka to łazienka. Kompaktowa, ale bardzo funkcjonalna. Obrotowa toaleta, wygodna ścianka prysznicowa (bez mokrych zasłon często spotykanych w niewielkich vanach), okno dachowe i – co kluczowe zimą – pełne ogrzewanie. Prysznic w aucie przy kilkunastustopniowym mrozie na zewnątrz? Tak. I nie nazwałbym tego bohaterstwem. W środku było ciepło, sucho i po prostu komfortowo.

Szuflady kuchenne, szafki pod sufitem, lodówka kompresorowa – mimo niewielkich rozmiarów auta mamy wszystko, co potrzebne

Łazienka zintegrowana – toaleta kasetowa, umywalka z szafkami, a po prawej stronie wygodna kabina prysznicowa. Kompaktowa, ale dobrze przemyślana

eprasa.pl 419f470269

Tylna sypialnia jest przytulna, ciepła i oświetlona. Na zdjęciu górne łóżko, które w razie potrzeby można szybko wymontować. To van dla czterech osób, ale najwygodniej będzie w nim parze

Stolik za szoferką, z rozkładanym stołem, odwrócone fotele kierowcy i pasażera to krótka recepta na przestronny salon dla czterech osób. Szybko, wygodnie i funkcjonalnie.

Liczba szafek i schowków do przechowywania nie może imponować, natomiast trzeba przyznać, że wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, takie przestrzenie zorganizowano.

Temperatury

Zimowy test nie miałby sensu bez oceny ogrzewania i izolacji. I tu model 599 poradził sobie bardzo dobrze. Nocne mrozy sięgające około –15°C to nie są warunki, w których każdy kamper czuje się dobrze. Ale właśnie dlatego tu przyjechaliśmy.

Butle gazowe nano są lekkie i wygodne w obsłudze. Dostępne z wnętrza pojazdu – za to duży plus, szczególnie zimą

Zarówno w sypialni, kuchni, jak i w łazience bez żadnego problemu utrzymywaliśmy temperaturę wewnątrz na poziomie oczekiwanym, ok. 20 stopni Celsjusza. Bardzo ciepło było również w bagażniku – to świetne warunki do suszenia ubrań lub sprzętu.

Odczuwalnie chłodniej było w przedniej części pojazdu, w szoferce. Natomiast muszę zaznaczyć, że nie korzystaliśmy z mat osłaniających przednią i boczne szyby, przez które zawsze ucieka najwięcej ciepła. Myślę, że pozwoliłyby one utrzymać podobną temperaturę w całym pojeździe. Woda nie zamarzła, gazowa Truma pracowała dzielnie i skutecznie.

Butle gazowe, montowane pod dolnym łóżkiem, znajdują się w strefie ogrzewanej, dzięki czemu nawet przy niskich temperaturach nie dojdzie do skraplania gazu, można więc używać mieszanki propan-butan bez obaw. Jeżeli potrzebujemy przepiąć butlę, bo w pierwszej z nich skończył się gaz, zrobimy to ze środka auta, bez wychodzenia na mróz. Mała rzecz, a zimą – ogromna zaleta.

Wnioski po zimie

Bravia Mobil Swan 599 okazała się samochodem wygodnym, bezpiecznym i ciepłym, idealnym dla pary lub rodziny 2+1. Wyśpią się tu też cztery osoby, ale ich codzienne funkcjonowanie będzie wymagało bardzo dużych kompromisów. Pamiętajmy, że wszystko to na niespełna 6 m.

Zimowy test zdany na piątkę, a trzeba podkreślić, że mieliśmy do dyspozycji wersję standardową. Trzeba dodać, że Bravia Mobil ma w swojej ofercie pakiet zimowy Narvik, przygotowany właśnie z myślą o podróżach w niskich temperaturach. To rozwiązanie dla tych, którzy nie traktują zimowego caravaningu jako jednorazowej przygody, ale jako pełnoprawny sposób podróżowania. Pakiet Narvik obejmuje m.in. wzmocnioną izolację czy rozwiązania chroniące instalacje wodne i gazowe przed mrozem.

Bravia Mobil – marka, która dojrzewa

Bravia Mobil to producent ze Słowenii wywodzący się z branży meblarskiej. I to daje się odczuć. Lite drewno, solidne wykończenie, estetyka. Wszystko robi bardzo dobre wrażenie i nie hałasuje w trakcie jazdy. Prawdziwe drewno gwarantuje trwałość. To niezwykle ważne parametry, które trzeba brać pod uwagę, decydując się na konkretny model kampera czy kampervana.

Ta marka wciąż jest chyba w Polsce niedoceniana. Bravia to stosunkowo niewielki producent, którego wytwórczość ma dość mały wolumen. Jednak rzemieślnicza, ręczna niemalże praca w fabryce i doświadczenie meblarskie sprawiają, że ta słoweńska firma wypuszcza na rynek bardzo dopracowane samochody. Nasz test to potwierdza. Produkt broni się sam – jakością, pomysłowością i... rozsądną ceną, bo modele Bravia Mobil dostępne są już sporo poniżej 400 tys. zł.

Przedstawicielem marki Bravia w Polsce jest firma Kampery Suwałowski, która udostępniła nam pojazd do testów.

eprasa.pl 419f470269

eprasa.pl 419f470269

NA KAŻDĄ TRASĘ I KAŻDY PORTFEL

KOMPLEKSOWA OFERTA FIRMY taniekamperowanie.pl

W świecie caravaningu rośnie zapotrzebowanie na pojazdy dopasowane nie tylko do stylu podróżowania, ale też do różnych budżetów i potrzeb. Firma taniekamperowanie.pl odpowiada na to wyzwanie, oferując szeroki wachlarz kamperów marki Rimor – od kompaktowych vanów, przez rodzinne półintegry i alkowy klasy ekonomicznej i średniej, aż po modele niemalże luksusowe. Jako jedyni w Polsce oferują też serię EKOS (ofertę tych aut znajdziecie na stronie tkamp.pl) – krajowy hit sprzedaży ubiegłego roku.

Polacy docenili ofertę tego włoskiego producenta – w 2025 r. zarejestrowano nad Wisłą ponad 150 kamperów Rimor, co dało marce drugie miejsce pod względem sprzedaży w kraju. Biorąc pod uwagę powyższe, postanowiliśmy zatem prześledzić, co ma do zaoferowania Rimor na polskim rynku.

RIMORVAN – Dla osób szukających zwrotnego, mobilnego i praktycznego pojazdu idealnym wyborem będzie Rimorvan 238. Zbudowany na podwoziu Forda kampervan oferuje wygodę i mobilność, którą docenią zarówno początkujący, jak i doświadczeni caravaningowcy. Wnętrze przystosowane jest dla dwóch–czterech osób i obejmuje kompaktową łazienkę oraz ergonomicznie zaplanowaną kuchnię. Podwozie Forda, silnik o pojemności 2 l i korzystna akcyza sprawiają, że pojazd jest atrakcyjny cenowo, co czyni go jednym z bardziej przystępnych vanów na polskim rynku.

eprasa.pl 419f470269

HORUS – Fani Fiata Ducato również znajdą coś dla siebie – linia Horus oferuje równie funkcjonalne kampervany, utrzymane w dobrej relacji jakości do ceny. Mnogość układów czyni tę serię bardzo atrakcyjną.

KILIG – Seria Kilig została zaprojektowana z myślą o rodzinach. W ofercie znajdują się zarówno krótsze alkowy, jak i przestronne półintegry, w których wygodnie może spać nawet siedem osób. Lata doświadczeń Rimora przełożyły się na praktyczne wnętrza, funkcjonalne sypialnie i optymalny rozkład przestrzeni. Na rok 2026 kampery Kilig przeszły poważny lifting – wprowadzono nowe kolory, lżejsze materiały w konstrukcji, ograniczono drewno, a także dodano nowoczesne systemy zarządzania pojazdem przez smartfon. To czyni je wygodnymi i atrakcyjnymi zarówno na krótkie weekendy, jak i dłuższe wyprawy.

SARUS – Rimor produkuje również mniej popularne na naszym rynku modele, zabudowane na podwoziu Fiat Ducato. Ich mniejsza popularność wynika głównie z wyższej ceny pojazdu, na którą wpływa m.in. akcyza w wysokości 18,6%. Kampery z tej serii są solidnie wykonane, przestronne, wyróżniają się ciekawą stylistyką oraz szerokim wyborem układów wnętrza. Należy jednak pamiętać, że niemal 20% różnicy w cenie w porównaniu do modeli Kilig znacząco wpływa na zainteresowanie tą serią. Jeśli jednak ktoś uważa, że jedynym słusznym podwoziem dla kampera jest Fiat Ducato – oczywiście istnieje taka możliwość. Tego typu pojazd również można zakupić w taniekamperowanie.pl.

eprasa.pl 419f470269

SUPER BRIG I **SAILER** – Dla tych, którzy cenią luksus i przestrzeń, taniekamperowanie.pl oferuje modele Sailer i Super Brig. To flagowe kampery Rimora. Podobnie jak wspomniana seria Kilig powstają na podwoziu Ford Transit, łączą elegancki design z komfortem i funkcjonalnością. Wnętrza przypominają luksusowe jachty – przestronne salony, dobrze wyposażone kuchnie i wysoka jakość wykończenia sprawiają, że podróż nimi to czysta przyjemność. Modele z DMC 3,5 t oferują kuchnię większą niż w wielu mieszkaniach czy bardzo przestronne sypialnie, co czyni je prawdziwą gratką dla wymagających rodzin i podróżników.

eprasa.pl 419f470269

EKOS – Hit dostępny tylko w taniekamperowanie.pl. Nowością w ofercie jest linia Ekos, dostępna wyłącznie w Polsce i wyłącznie w ofercie taniekamperowanie.pl. To pojazdy łączące praktyczne, komfortowe wnętrze z atrakcyjną ceną. Seria Ekos obejmuje zarówno alkowy, jak i półintegry z miejscami do spania dla czterech-sześciu osób. Wnętrza są ergonomicznie zaprojektowane, a podwozie Forda i kompleksowe wyposażenie sprawiają, że Ekos oferuje świetny stosunek jakości do ceny, stając się jednym z najbardziej konkurencyjnych kamperów ekonomicznych na rynku.

Firmę **taniekamperowanie.pl** wraz z ekspozycją pojazdów znajdziecie na targach caravaningowych **Camper & Adventure EXPO**, które odbędą się w Krakowie między 28 lutego a 1 marca.

REKLAMA

eprasa.pl 419f470269

KABE NOVUM TRAQ 750 LGB

PREMIERA INNOWACYJNEGO MODELU Z NAPĘDEM **NA TYLNE LUB CZTERY KOŁA**

Marka KABE, obecna od kilku lat na polskim rynku, w ostatnim czasie dynamicznie rozwinęła swoją sieć dystrybutorów, a jednym z kluczowych partnerów jest firma ACK Group z Kędzierzyna-Koźla. To właśnie ten dystrybutor intensywnie promuje produkty KABE na najważniejszych targach branżowych w Polsce.

Jedną z nich jest model Novum TRAQ 750 LGB – pierwszy półzintegrowany kamper KABE z napędem na cztery koła. Ten wyjątkowy pojazd, jak na szwedzkiego producenta przystało, łączy luksus, funkcjonalność oraz nowoczesne rozwiązania techniczne, oferując podróżnym zupełnie nową jakość wypoczynku.

Nowa era półzintegrowanych kamperów

KABE Novum TRAQ 750 LGB to odpowiedź na rosnące oczekiwania klientów, którzy poszukują pojazdu łączącego komfort podróżowania z niezależnością i możliwością eksploracji nawet trudniejszego terenu. Kamper ten, osadzony na podwoziu Mercedes-Benz z silnikiem o mocy 150 KM, oferuje dopuszczalną masę całkowitą 4100 kg, co pozwala na przewóz większych ilości bagażu oraz sprzętu turystycznego. W podstawowej wersji napęd jest na tylną oś, jednak dla bardziej wymagających turystów przewidziano opcjonalny napęd 4x4, który sprawdzi się w każdym terenie, od gór po nadmorskie pustkowia.

Przemyślane wnętrze – komfort i funkcjonalność

Wnętrze Novum TRAQ 750 LGB zaprojektowano z myślą o maksymalnym komforcie dwóch osób, z możliwością rozbudowy miejsc do spania do czterech, dzięki składanej jadalni. Z tyłu pojazdu znajdują się dwa podwyższone, długie łóżka, które można połączyć, tworząc większą przestrzeń wypoczynkową. Pod łóżkami wygospodarowano mnóstwo miejsca do przechowywania, dostępnego zarówno z wnętrza, jak i poprzez zewnętrzną klapę. Przestronna łazienka z prysznicem umieszczona jest centralnie, a po przeciwnej stronie znajduje się funkcjonalna kuchnia w kształcie litery L, wyposażona w wysokiej klasy sprzęt AGD oraz praktyczne rozwiązania ułatwiające codzienne użytkowanie.

Pakiet Offroad i wyjątkowa stylistyka

Dla miłośników jazdy w terenie KABE oferuje specjalny pakiet Offroad, który nadaje kamperowi wyrazisty wygląd oraz zwiększa jego funkcjonalność na nieutwardzonych

eprasa.pl 419f470269

drogach. Pakiet zawiera m.in. orurowanie przodu, relingi dachowe, pałąk dachowy z dodatkowym oświetleniem, szerokie nadkola, odpowiednie opony oraz dedykowane felgi. Te elementy nie tylko podkreślają terenowy charakter pojazdu, ale także zwiększają bezpieczeństwo i wygodę podróżowania w trudnych warunkach. Dodatkowe relingi dachowe umożliwiają łatwe mocowanie ładunku, np. sprzętu sportowego, a reling z dodatkowymi światłami na dachu poprawia widoczność podczas nocnych eskapad.

Luksusowe wyposażenie i troska o klimat wnętrza

KABE od lat stawia na wysoką jakość materiałów oraz zaawansowane technologie, które zapewniają nie tylko wygodę, ale także odpowiedni klimat wewnątrz kampera. Każdy model wyposażony jest w system ogrzewania Alde, gwarantujący optymalną temperaturę nawet w ekstremalnych warunkach – pojazdy KABE przechodzą rygorystyczne testy od -50°C do +50°C. Dzięki temu podróż w zimie nie stanowi żadnego wyzwania. Dodatkowo efektywna cyrkulacja, którą zapewnia właśnie Alde, oraz możliwość personalizacji kolorystyki wnętrza pozwalają dopasować pojazd do indywidualnych preferencji klientów, czyniąc każdą podróż wyjątkową.

Specyfikacja techniczna

Novum TRAQ 750 LGB oferuje imponujące parametry techniczne: długość całkowita 7445 mm, wysokość 2905 mm, szerokość 2390 mm. Podstawowa konfiguracja przewiduje dwa miejsca do spania z tyłu. Pojazd przeznaczony jest do jazdy dla czterech osób. Warto pamiętać, że ze względu na masę tego kampera wymagane jest prawo jazdy kategorii C.

KABE Novum TRAQ 750 LGB to kamper, który redefiniuje standardy luksusu i funkcjonalności w segmencie pojazdów półzintegrowanych. Nowoczesny design, bogate wyposażenie, możliwość personalizacji oraz opcjonalny napęd na cztery koła czynią go idealnym wyborem dla wymagających podróżników, ceniących niezależność i komfort.

Prezentację kampera możesz także obejrzeć na naszym kanale YT

REKLAMA

eprasa.pl 419f470269

POZA SEZONEM, BEZ TŁUMÓW

ALTERNATYWNE PODRÓŻE Z BUSKAMPER.PL

W kilka godzin z Polski do słonecznych regionów Europy, a tam życie we własnym kamperze? Taki model podróżowania ma wiele zalet. Doświadczają ich właściciele firmy Buskamper.pl, którzy jako główną bazę wybrali Hiszpanię i tam zaparkowali swój pojazd. Doskonałe połączenia lotnicze z Polski pozwalają na spontaniczne wypady nawet poza sezonem letnim, gdy południe Europy kusi słońcem i wakacyjną atmosferą. Jak to wygląda w praktyce?

Zabudowy kempingowe Buskamper.pl idealnie pasują do idei szybkiego i wygodnego przemieszczania się. Kompaktowy rozmiar pojazdów umożliwia parkowanie na miejscach dla samochodów osobowych, na przykład na parkingu lotniskowym, gdzie koszt postoju zaczyna się już od około 220 euro/rok. To rozwiązanie znacznie tańsze i wygodniejsze niż przechowywanie dużych kamperów na specjalnych placach postojowych.

Niewielkie wymiary idą w parze z niepozornym wyglądem. Kampervany od Buskamper.pl z zewnątrz często wyglądają jak zwykłe busy, co w praktyce daje ogromną przewagę podczas zwiedzania najbardziej obleganych turystycznie miejsc. Zakazy wjazdu do centrów, specjalne strefy parkowania czy wysokie opłaty – to nas nie dotyczy. Ta uniwersalność sprawia, że zabudowy Buskamper.pl są praktyczne w podróży. Można wjechać w wąskie uliczki miasteczek Europy Południowej, zaparkować przy nadmorskiej promenadzie czy zatrzymać się na parkingu przy punkcie widokowym.

Jednocześnie pojazdy oferują pełną niezależność w terenie, bo mają dobrze zbilansowaną instalację elektryczną z panelem solarnym oraz duży zbiornik gazowy zapewniający wiele dni ogrzewania i gotowania, co umożliwia bezproblemowe spędzanie czasu „na dziko".

Możliwość szybkiego dolotu do bazy w Hiszpanii, a następnie ruszenia w trasę po jej słonecznym wybrzeżu sprawia, że w jednym sezonie można odwiedzić wiele regionów bez długich i męczących przejazdów z Polski. To także doskonała opcja dla osób, które cenią elastyczność i spontaniczne decyzje – wystarczy kupić bilet lotniczy i wyruszyć w kolejną przygodę. Co więcej, ten sposób podróżowania, przy odpowiedniej organizacji, może być wykorzystywany przez kilku członków rodziny lub grono znajomych, co pozytywnie wpływa na jego ekonomiczny aspekt.

Relacje z podróży możecie śledzić w naszych social mediach oraz na koncie Buskamper.pl pod hasłem #ZimoweLato. Polecamy!

REKLAMA

eprasa.pl 419f470269

CAŁY ROK Z PRZEDSIONKAMI **DOMETIC I KAMPA**

Dometic Winter AIR PVC 180 S/M

Zimowy przedsionek nadmuchiwany, naszpikowany funkcjonalnościami przydatnymi właśnie zimą, jak podwójna fartuchowa osłona, szybkie paski sztormowe, mocne śledzie i zamki przyjazne w obsłudze w rękawicach. Materiał PVC, miejsce, gdzie można się przebrać, zostawić swoje rzeczy, duży spadek dachu, żeby śnieg się ześlizgiwał podczas intensywnych opadów śniegu. Słowem – odporny na żywioły. Dostępny w dwóch rozmiarach: S i M, pasujących do pojazdów o wysokości 235–295 cm.

sklep.thecampers.pl

Dometic Residence AIR Stay 13–19

Do wykorzystania przez osiem miesięcy w roku. Przedsionek wykorzystuje całą długość szyny instalacyjnej przyczepy kempingowej i ma duże okna oraz zintegrowane, trzystronne zadaszenie. Materiał Ripstop Stay łączy oddychające ściany przedsionka z dachem barwionym polipropylenem, zapewniając doskonały komfort i ochronę przed warunkami atmosferycznymi.

sklep.thecampers.pl

Dometic Stuga Rest 9–19

Pierwszy słupkowy przedsionek statyczny do przyczep kempingowych, wykonany z polipropylenu. Jest to produkt całoroczny, odporny na promieniowanie UV, wodoodporny i łatwy do czyszczenia. Wyposażony m.in. w wentylację szczytową, duże okna z zapinanymi na zamek błyskawiczny roletami i zdejmowane zasłony. Regulowane słupki stalowe zapewniają stabilność i dużo miejsca przy głębokości 250 cm. Rozmiary od 9 do 19.

sklep.thecampers.pl

Waypoint Low / Mid

Waypoint to uniwersalny przedsionek do kampervanów – dostępny w wariantach Low (180–210 cm) oraz Mid (230–265 cm). Może występować w wersji pompowanej lub klasycznej, słupkowej. Przedsionek Kampa można połączyć z pojazdem za pomocą pasów mocujących, kedry lub magnetycznego Drive Away Kit. Zintegrowana podłoga chroni wnętrze przed wilgocią i zabrudzeniami. Opcjonalny dywan poprawia izolację i zwiększa komfort użytkowania.

californiashop.pl

Kampa Seacliffe 04/06 TC

To absolutna nowość w gamie propozycji Kampy. Jego dwukomorowa konstrukcja zapewnia przestronną przestrzeń życiową dla czterech/sześciu osób. Namiot wykonany z polibawełny, oddychający, z niesamowicie wydajną wentylacją. Ma zaciemniane sypialnie, a przedni panel wyposażono w okna, siatki i drzwi. Duża wysokość wewnątrz i liczne wejścia sprawiają, że jest to przyjazne miejsce do wypoczynku.

kapitanhak.pl

MOD 250

MOD to modułowa baza wypadowa, zaprojektowana z myślą o maksymalnej elastyczności użytkowania. Może pełnić funkcję przedsionka typu drive-away, przestronnego namiotu lub prostego schronienia zapewniającego osłonę w trakcie podróży. Dzięki możliwości podłączenia do trzech opcjonalnych aneksów konstrukcja oferuje miejsce do spania nawet dla 12 osób. Modułowa budowa pozwala dobrać odpowiednią konfigurację i stworzyć przestrzeń idealnie dopasowaną do własnych potrzeb.

californiashop.pl
kapitanhak.pl
sklep.thecampers.pl

eprasa.pl 419f470269

MALIBU W POLSCE! KAMPERY PREMIUM NA LATA W ZASIĘGU RĘKI

Właśnie w tym momencie na polskim rynku marka Malibu rozpoczyna jedną z najsilniejszych ekspansji w segmencie kamperów klasy premium.

W jaki dom na kołach zainwestować? Najlepiej oczywiście w taki, który od zakupu najmniej traci na wartości na rynku wtórnym. Malibu to marka stworzona przez grupę Carthago – jednego z najbardziej cenionych producentów luksusowych kamperów w Europie. Idea ufundowania siostrzanej marki od początku była jasna: zaoferować technologię, jakość wykonania i standardy klasy premium w cenie dostępnej dla szerszego grona klientów. Efekt? Kampery na podwoziu Mercedesa w pełni zintegrowane kosztują od 549 tys. zł brutto, a w połowie zintegrowane z szoferką Sprintera od 509 tys. zł brutto. W zamian otrzymujemy konstrukcje oparte na ramach AL-KO, wysokiej klasy izolację i podwójne podłogi, więc w pełni wersje zimowe.
Mocniejsze wejście Malibu na polski rynek to nie chwilowy trend, lecz przemyślana, długofalowa strategia ekspansji. Niemiecka jakość, rozsądna cena, szeroka gama modeli i wsparcie grupy Carthago sprawiają, że Malibu już dziś jest jedną z najciekawszych propozycji dla klientów poszukujących kampera „na lata". Innymi słowy, klasa premium w końcu przestała być niedostępna cenowo.
Malibu konsekwentnie buduje swoją przewagę poprzez realne wartości użytkowe. To układy wnętrz z wysokością do 198 cm, strefa „luxury bathroom" z oddzielnym prysznicem i przebieralnią, ogromne garaże zdolne pomieścić skuter i systemy komfortu znane z droższych marek, by wspomnieć ogrzewanie Alde, akumulatory litowo-jonowe, wentylowane toalety za sprawą systemu SOG.
Marka jest już dobrze reprezentowana w Polsce dzięki firmie WN-Camp Centrum Caravaningu, działającej w dwóch lokalizacjach: w Lipniku przy ul. Stargardzkiej 16 koło Szczecina i przy ulicy Zabrskiej 49 w Paniówkach koło Katowic. Oba punkty oferują sprzedaż, konfigurację oraz kompleksowe doposażenie pojazdów.
– Średni czas oczekiwania od złożenia zamówienia do odbioru pojazdu to około czterech miesięcy, więc warto już dziś odwiedzić jeden z naszych punktów, by jeszcze przed wakacjami wyruszyć w wymarzoną podróż.

WN-Camp Centrum Caravaningu to miejsce, w którym kupisz, doposażysz i zadbasz w okresie gwarancyjnym i pogwarancyjnym o swojego kampera marki Malibu (na zdjęciu model T 480 z łóżkiem wyspowym na tyłach zabudowy)

eprasa.pl 419f470269

Rok modelowy 2026 to według nas trzy szczególnie interesujące fanów caravaningu propozycje, a każda z innego segmentu zabudowy. Co istotne, wszystkie są czteroosobowe i w klasie do 3,5 tony DMC – zachęca Norbert Suchta, właściciel firmy WN-Camp Centrum Caravaningu.

– Uwagę zwraca rozwój linii kampervanów gwarantujących wysoką dzielność w terenie. Malibu Genius 641 to rewolucyjny układ wnętrza, ogromna przestrzeń jak na vana, pełna funkcjonalność kampera w kompaktowej formie, a w specyfikacji Genius 4×4 Performance propozycja dla najbardziej wymagających podróżników, którzy są gotowi na wyprawy terenowe.

Dla poszukujących większej przestrzeni rekomendowanym wyborem będą Malibu T 480 lub Malibu T 450 i integry I470 lub I480. Cechą wszystkich jest solidny fundament w postaci podwozia pod zabudowę marki Mercedes-Benz i dwulitrowy o mocy 170 KM, dziewięcioprzekładniowy automat i oczywiście bogactwo systemów wsparcia kierowcy. W standardzie są m.in. światła przeciwmgielne z funkcją doświetlania zakrętów i aktywny asystent utrzymania odległości.

Główną różnicą między w połowie zintegrowanymi z kabiną Sprintera modelami T 480 i T 450 jest długość kamperów. Różnica jest niewielka, bo rzędu 18 cm, co pozwoliło w tym drugim stworzyć wydzieloną przestrzeń pokoju sypialnego z łóżkiem królewskim pośrodku, podczas gdy T 450 oferuje dwa oddzielne łóżka wzdłużne z możliwością połączenia. Oba kampery oferują „luxury bathroom", czyli łazienkę z oddzielnym prysznicem – pomieszczenia można oddzielić od części dziennej, tworząc obszerną przebieralnię. Nawet w tym krótszym, niespełna siedmiometrowym, mamy salon z opuszczanym spod sufitu łóżkiem i z siedziskami w kształcie litery L, co na postoju daje pełny komfort dla czteroosobowej załogi. Wnętrze wysokości aż 198 cm koresponduje z gigantycznym garażem o wysokości aż 120 cm, co w połączeniu z obustronnym dostępem (pokrywy o wymiarach 114 × 105 cm) pozwoli na transport skutera. Tu też mamy złączkę do prysznica zewnętrznego z ciepłą i zimną wodą. Pojazdy w gotowości do jazdy ważą ok. 2900 kg. Standardem T 450 jest ogrzewanie Truma Combi 6, które w T 480 rozszerzono o dodatkowy element grzewczy 2 × 900 W (230 V). Opcjonalnie można zdecydować się na pakiet zimowy i ogrzewanie Alde.

Bezkompromisowe podróże zimowe zapewnią oczywiście kampery w pełni zintegrowane. I470 oraz I480 to modele w klasie ok. 7 m długości, więc wdzięczne nawet dla mniej wprawnych kierowców.

Fot. WN-Camp Centrum Caravaningu

Marka Malibu oferuje w niektórych modelach ekspresy do kawy czy piekarniki gazowe – inne doposażenie zyskasz w dobrej cenie w dwóch punktach reprezentanta marki: ul. Stargardzka (Lipnik) i Zabrska 49 (Paniówki)

Kampery Malibu powstają na podwoziu Mercedesa i na ramie AL-KO oraz cieszą się prestiżem przynależności do marki Carthago

eprasa.pl 419f470269

ZAMIEŃ KILOMETRY W ENERGIĘ Z ŁADOWARKĄ SAMOCHODOWĄ ECOFLOW

W podróżach kamperem wiele rzeczy można zaplanować – trasę, postoje, widoki po drodze. Trudniej przewidzieć jedno: kiedy i gdzie znów będzie prąd.

Przez lata oznaczało to szukanie słupków, dzielenie gniazdek i kompromisy przy wyborze noclegu. Coraz częściej pojawia się jednak inna możliwość – taka, w której to droga staje się źródłem energii, a nie przeszkodą w jej zdobyciu.

Kiedy niezależność kończy się na słupku

Każdy, kto spędził kilka dni „na kołach", zna ten schemat – szukanie kempingu z dostępem do prądu, nerwowe spojrzenia na wskaźnik naładowania i kompromisy przy wyborze miejsca noclegowego. Zamiast widoków – walka o słupki. Agregat?

eprasa.pl 419f470269

Owszem, jest rozwiązaniem, ale głośnym, paliwożernym i często niemile widzianym. W wielu miejscach po prostu nie można go użyć nocą. A jeśli rozładuje się akumulator rozruchowy? Trzeba liczyć na pomoc z zewnątrz albo mieć własne awaryjne źródło energii.

Gdy droga staje się źródłem energii

Tu pojawia się rozwiązanie – ładowarka samochodowa EcoFlow Alternator Charger, zaprojektowana z myślą o zasilaniu w ruchu. Jej działanie jest proste – kiedy silnik pracuje, alternator wytwarza prąd. Zamiast go tracić, system przekazuje energię do stacji zasilania – tej samej, która wieczorem zasili światło, lodówkę czy laptopa. Do tej pory większość tej energii się marnowała – teraz może trafiać tam, gdzie jest naprawdę potrzebna. System działa automatycznie – nie trzeba nic uruchamiać ręcznie ani nadzorować procesu. W czasie jazdy możesz naładować nawet do 1 kWh energii. W razie potrzeby ładowarka oferuje też funkcję Jump Start – awaryjne uruchomienie silnika za pomocą energii zmagazynowanej w stacji zasilania.

Energia w trasie – bez postoju, bez stresu

W typowym dniu podróży – kilka godzin jazdy, postoje, objazdy – ładowarka cały ten czas pracuje w tle, gromadząc zapas energii, który wieczorem zasili Twój kamper. Nie musisz się zatrzymywać przy słupku ani myśleć o gniazdkach – możesz po prostu jechać. To, ile energii zgromadzisz i z czego będziesz potem korzystać, zależy od konfiguracji. W kamperze całorocznym, gdzie działa lodówka, oświetlenie, router, a czasem też klimatyzacja, sprawdzi się EcoFlow DELTA Pro 3 – stacja o dużej pojemności i mocy, zaprojektowana z myślą o większych potrzebach. Jeśli zależy Ci na lżejszym, bardziej mobilnym rozwiązaniu – na przykład w vanie – dobrym wyborem będzie DELTA 3 Max. Zajmuje mniej miejsca, ale wciąż zapewnia wydajność. Razem z ładowarką samochodową tworzą system, w którym nie musisz szukać słupka z prądem. W trasie – ładujesz. Po dojechaniu – korzystasz.

Caravaning bez ograniczeń

Ładowarka samochodowa EcoFlow realnie uniezależnia od infrastruktury – pozwala ograniczyć czas spędzony na kempingach, otwiera możliwość podróży poza sezonem, zimą czy w górach. Przede wszystkim przywraca caravaningowi to, co najważniejsze – swobodę wyboru miejsca i kierunku bez oglądania się na dostępność gniazdka.

REKLAMA

eprasa.pl 419f470269

LODÓWKI DO ZABUDOWY

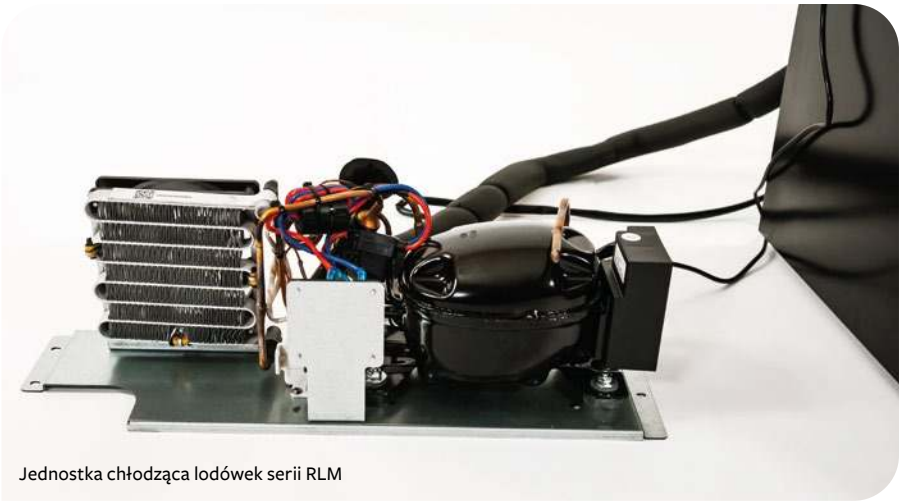
LEPIEJ NIŻ W DOMU

RL105M BLACK

W zasobach dystrybutorów marki Yolco właśnie pojawiły się od dawna oczekiwane produkty: lodówki kompresorowe do zabudowy w pojazdach kempingowych, z możliwością swobodnego przemieszczenia i montażu jednostki chłodzącej.

Dzięki wydłużonym przewodom i możliwości łatwego demontażu kompresora każdy z czterech modeli lodówek – RL50M, RL75M, RL105M oraz RL130M (cyfry w symbolach modeli określają przybliżoną łączną pojemność komór w litrach) – możemy montować je w dowolnym, nawet najmniejszym wnętrzu. Dodatkowym atutem jest możliwość odsunięcia od lodówki kompresora wraz z podzespołami na aż 1,5 m. Teraz organizacja projektu zabudowy, dostęp do gniazd zasilania, możliwość stworzenia odpowiedniej wentylacji urządzenia oraz samo zarządzanie przestrzenią wnętrza pozwalają na zupełnie nowe, lepsze rozwiązania.

Wszystkie modele serii RLM są dwukomorowe, zaś funkcja Dual-Zone pozwala na ustawienie temperatury niezależnie dla każdej z komór. Dla większej, chłodzącej – to zakres od 0°C do +10°C, dla mniejszej, mroźnej – od -18°C do -5°C. W trzech modelach serii dodatkowo można usunąć przegrodę komór i ustawić temperaturę od -8°C do +10°C dla całego wnętrza lodówki. Wszystkimi ustawieniami urządzenia możemy sterować za pomocą czytelnego panelu lub zdalnie przez aplikację mobilną Bluetooth 5.0 dla systemów iOS lub Android. Zasilanie sprzętu to oczywiście gniazdo zapalniczki samochodowej i dołączony do każdego zestawu przewód 12/24 V o długości 2 m. Wszystkie modele mają zabezpieczenie przed rozładowaniem akumulatora pojazdu. Kolejną zaletą


Jednostka chłodząca lodówek serii RLM

eprasa.pl 419f470269

lodówek jest możliwość zmiany kierunku otwierania drzwi, co bywa kluczowe w niektórych warunkach zabudowy. Wewnętrzne oświetlenie, kosze, półki, pojemniki – wszystko dla wygody i komfortu pozwala odpowiednio rozmieścić prowiant i cieszyć się jego świeżością, a praktyczne zatrzaski drzwi zapobiegają samoczynnemu otwarciu lodówki podczas jazdy.

Przypominamy również o bogatej ofercie marki Yolco w segmencie kompresorowych lodówek przenośnych, a zwłaszcza modeli serii GCX lub FCX – wyposażonych w specjalny slot na baterię modułową SC4B o pojemności 15600 mAh. Powerbank ma dwukierunkowe gniazdo USB-C, którym równocześnie możemy zasilać inne urządzenia. Taki zestaw pozwala dodatkowo podłączyć przenośny panel fotowoltaiczny Yolco ZS100W lub ZS200W i stworzyć właściwie niezależny energetycznie komplet. Przenośną lodówką można również sterować za pomocą panelu lub zdalnie dzięki aplikacji Yolco.
Więcej informacji na stronie sklepu Yolco.pl lub u partnerów handlowych marki.

REKLAMA

eprasa.pl 419f470269

CHŁODNA INTELIGENCJA

NOWE KLIMATYZATORY DACHOWE DOMETIC FJZ

Niedawno zakończone targi caravaningowe w Stuttgarcie stały się polem prezentacji nowej generacji systemów klimatyzacji Dometic, przeznaczonych do montażu na dachach pojazdów rekreacyjnych. Urządzenia te są opisywane jako inteligentne, cichsze i przyjaźniejsze dla środowiska.

Nowa seria FJZ, opracowana z myślą o najwyższej wydajności z cichą pracą i zmniejszonym zużyciem energii, wyznacza nowe standardy w technologii mobilnej klimatyzacji. Urządzenia te łączą najlepsze w swojej klasie właściwości chłodzenia z imponująco cichą pracą i zmniejszonym zużyciem energii. W serii znajdziemy modele podstawowe FJZ4 oraz zaawansowane systemy klimatyzacji serii FJZ7 z energooszczędną technologią sprężarki inwerterowej i pompy ciepła.

Ekskluzywne cechy serii FJZ7

Te modele, określane jako klasa premium, oferują szereg fajnych nowych funkcji dla najwyższego komfortu. I tak zaawansowany tryb uśpienia zapewnia cichą pracę ze stałą prędkością w nocy, pozwalając na spokojny sen. Opatentowane rozwiązanie Dometic Adaptive Power Mode to z kolei gwarancja niezawodnej pracy klimatyzacji na kempingach z niewydolną instalacją elektryczną. Nie ma problemów z wybijaniem bezpieczników sieci źródłowej, ponieważ zużycie energii przez klimatyzator jest dostosowywane do dostępnej pojemności. W aplikacji Dometic programowanie tej funkcji jest dziecinnie proste.

Inteligencja na chłodno

Dzięki łączności Wi-Fi zainstalowanej we wszystkich elektronicznych klimatyzatorach dachowych FJZ klimatyzacja zyskuje znamiona „inteligencji". Dzięki tej modernizacji FJZ miłośnicy kempingu mogą kontrolować i monitorować klimat w swoim pojeździe z dowolnego miejsca – blisko pojazdu, a także w drodze lub w drodze powrotnej na pole namiotowe. Tutaj pomaga także funkcja SmartECO, czuwająca nad optymalnym wykorzystaniem dostępnych zasobów baterii. Dodatkowo skorzystają posiadacze baterii Dometic Tempra – wspólnie z tym akumulatorem funkcja SmartECO monitoruje poziom naładowania i uruchamia odpowiedni tryb klimatyzacji: zmniejszona moc, praca wentylatora lub całkowite wyłączenie.

Poprawa zrównoważonego rozwoju

Optymalne wykorzystanie zasobów energii samo w sobie jest wkładem w zrównoważony rozwój. Produkcyjne szczegóły techniczne, jak użycie plastiku z recyklingu w konstrukcji dachowej oraz wybór przyjaznego środowisku czynnika chłodniczego, wpływają na zmniejszenie śladu CO_2. Podobnie jak zintegrowane gumowe uszczelnienie, co czyni ramę montażową zbędną.

eprasa.pl 419f470269

LUKSUSOWY ZESTAW KUCHENNY OD OPINEL

Pośród niezbędnych narzędzi szefa kuchni znajdziemy produkt tak wyrafinowany jak ten od francuskiej firmy, która od XIX w. produkuje kultowe noże w regionie Sabaudii. Ten zestaw idealnie się sprawdzi podczas gotowania w trakcie podróży.

Sabaudia, znana również jako Savoie, to alpejski region we wschodniej Francji. Tam do dziś produkowane są noże Opinel, które zyskały status kultowych dzięki swojej prostocie i trwałości. Za sprawą polskiej firmy Makanu, która od blisko trzech dekad działa na rynku sprzętu outdoorowego, możemy teraz wejść w posiadanie ekskluzywnego zestawu zapakowanego w pudełko prezentowe.

W skład zestawu Opinel Nomad (nr produktu: 002614) wchodzą: obieraczka, scyzoryk z ząbkowanym ostrzem 12 cm i nieco mniejszy z korkociągiem oraz deską do krojenia z drewna bukowego. Komplet zawiera też ściereczkę i jednocześnie ręcznik z mikrofibry. Ostrza noży ze stali nierdzewnej skrywają niezawodną blokadę Viroblock, która zabezpiecza nóż w pozycji otwartej i zamkniętej. Stal nierdzewna idealnie komponuje się z rękojeściami wykonanymi z lakierowanego drewna bukowego. Twarde drewno pochodzi z wyselekcjonowanych surowców pozyskiwanych w sposób zrównoważony. Szczególnie na desce do krojenia zauważymy subtelne słoje drewna o jasnym kolorze – od żółtego do różowego. Nawet ściereczka podkreśla praktyczny charakter tego zestawu, ma naszyte trzy szlufki i stanowi jednocześnie etui dla wszystkich komponentów. Sugerowana cena detaliczna to 289 zł.

Fot. makanu.pl

Ten zestaw zapakowany w pudełku prezentowym, produkowany we Francji, można teraz zamówić w firmie Makanu

REKLAMA

eprasa.pl 419f470269

CHŁODZIARKI ZE STALI CHROMOWO-NIKLOWEJ

W przestrzeniach mieszkalnych pojazdów kempingowych o bardzo ograniczonej szerokości korytarzy dużo lepiej niż tradycyjne lodówki sprawdzają się modele szufladowe. Firma Webasto poddała modernizacji dwa modele takich chłodziarek z myślą o najwyższej higieniczności i neutralności chemicznej.

Kampervany czy przyczepy terenowe mają raczej wąskie korytarze, więc uchylanie drzwi lodówek jest mało praktycznym rozwiązaniem. Co innego podblatowe modele, których szuflady nie trzeba wysuwać na całą ich głębokość, a i tak można swobodnie, bo od góry, zapełnić nawet tylną strefę pojemnika. Webasto oferuje takie rozwiązania o pojemności 16–130 l. Obecnie najnowszą propozycją są modele DR 85 i DR 130 w specyfikacji Inox Clean Touch. Co je wyróżnia od szufladowych o pojemności odpowiednio 85 i 130 l z 15-litrową komorą zamrażarki? Produkowane ze stali nierdzewnej AISI 304 gwarantują długotrwały efekt czystości. Ich powłoka o wysokiej higieniczności, neutralności chemicznej i odporności na korozję pozwoli raz na zawsze zapomnieć o powstawaniu odcisków palców. Długotrwały efekt czystości sprawdzi się w intensywnie użytkowanych pojazdach kempingowych. DR 85 i DR 130 Inox Clean Touch to także ulepszona wydajność chłodzenia – to akurat zasługa nowej technologii sprężarkowej SECOP nano. W każdym modelu do naszej dyspozycji są dwie wewnętrzne szuflady, które zapewniają maksymalną użyteczność i dużą przestrzeń do przechowywania. Którą chłodziarkę zatem wybrać? W obu górna szuflada służy jako zamrażarka, tyle że w mniejszej z funkcją chłodzenia do -12°C, a w tej większej do -6°C, więc tylko do krótkotrwałego przechowywania żywności (zazwyczaj do tygodnia). Komu zależy nie tylko na możliwie niskiej temperaturze, ten wybierze DR 85 także z uwagi na niższą masę – 23 kg zamiast 27 kg. DR 130 ma 544 mm szerokości, czyli o 5 cm więcej od mniejszego brata, ale jest też sporo wyższa (744 mm zamiast 619 mm). Zużywa także nieco więcej energii elektrycznej, ale skrywa za to nowy, zintegrowany wyświetlacz termostatu elektronicznego, który łączy ekskluzywne funkcje takie jak zarządzanie temperaturą, wewnętrzne oświetlenie LED i system kodów błędów.

Fot. Webasto

Inox Clean Touch (na zdjęciu model DR 85) to chłodziarki szufladowe o głębokości ok. 55 cm, których obudowa jest specjalnie obrobiona, aby zapobiec powstawaniu odcisków palców

REKLAMA

NAJLEPSZY PREZENT
DLA KAŻDEGO SYMPATYKA OFF-ROAD'U

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

eprasa.pl 419f470269

AKUMULATORY LiFePO4 KLASY PREMIUM

BESTIA W MAŁEJ SKRZYNCE
NAWET 500 AH POD SIEDZISKIEM

Powołując się na „Polski Caravaning", otrzymasz **RABAT** uwzględniony w poniższej wycenie

Oferta ważna do końca czerwca 2026 r.

Akumulatory LiFePO4 niemieckiej marki Idealakku to rozwiązanie klasy premium, które wyróżniają wysoka jakość wykonania, funkcje do pracy w kamperach oraz – co najważniejsze – ogromny zasób energii zamknięty w kompaktowej obudowie.

Model	Napięcie	Pojemność	Wymiary (dł. × szer. × wys.)	Waga	Cena detaliczna	Cena po rabacie
IA-12-100H	12,8 V	100 Ah	355 × 175 × 190 mm	10 kg	~~1749~~ zł	**1649 zł**
IA-12-150H	12,8 V	150 Ah	355 × 175 × 190 mm	15 kg	~~2599~~ zł	**2499 zł**
IA-12-180H	12,8 V	180 Ah	355 × 175 × 190 mm	18 kg	~~3149~~ zł	**2999 zł**
IA-12-200H	12,8 V	200 Ah	357 × 316 × 152 mm	23 kg	~~3449~~ zł	**3249 zł**
IA-12-250H	12,8 V	250 Ah	355 × 175 × 190 mm	24 kg	~~4499~~ zł	**4299 zł**
IA-12-500H	12,8 V	500 Ah	355 × 355 × 190 mm	46 kg	~~8999~~ zł	**8599 zł**

Wymiary umożliwiające montaż akumulatora pod siedziskiem

Dzięki zastosowaniu nowoczesnych ogniw LiFePO4 marka Idealakku stworzyła szeroką gamę akumulatorów o pojemnościach od 100 Ah aż do 500 Ah, zaprojektowanych z myślą o montażu pod siedziskiem kampera. To szczególnie istotne, ponieważ w pojazdach kempingowych liczy się każdy centymetr przestrzeni. Co więcej, wymieniając tradycyjne akumulatory AGM na technologię LiFePO4, można zwiększyć zasób dostępnej energii nawet pięciokrotnie, zachowując tę samą przestrzeń montażową. To jeden z kluczowych argumentów przemawiających za wyborem akumulatorów Idealakku.

Wszystkie modele wyposażone są w protokół komunikacji Bluetooth, który umożliwia połączenie z intuicyjną, czytelną i funkcjonalną aplikacją na smartfonie. Dzięki temu użytkownik może na bieżąco monitorować parametry pracy akumulatora.

Niezwykle ważnym elementem podczas użytkowania kampera w okresie jesienno-zimowym jest również automatyczny system podgrzewania ogniw, w który wyposażone są wszystkie akumulatory Idealakku. Rozwiązanie to zapewnia niezawodne działanie także w niskich temperaturach.

Z kolei do zasilania urządzeń o dużym poborze mocy – takich jak klimatyzacja, ekspres do kawy, suszarka czy przetwornice – Idealakku stosuje wzmocnione układy BMS, umożliwiające pracę pod wysokim obciążeniem i pobór dużego prądu rozładowania.

Akumulatory Idealakku dostępne są w polskiej dystrybucji wraz z serwisem oraz wsparciem technicznym, dzięki czemu użytkownik może liczyć na profesjonalną obsługę również po zakupie.

REKLAMA

eprasa.pl 419f470269

NOWY WYMIAR INNOWACYJNOŚCI

Salomon z dumą ogłasza oficjalną premierę serii S/PRO Supra Dual BOA™, obejmującej buty narciarskie, które na nowo definiują dopasowanie, komfort i wydajność dla narciarzy na każdym poziomie zaawansowania.

Ewolucja tradycji

Podobnie jak przejście od wąskich nart do nart carvingowych, S/PRO Supra Dual BOA™ stanowi śmiały krok naprzód w projektowaniu sprzętu. Nieco ponad 70 lat po opatentowaniu pierwszej klamry do butów narciarskich wprowadzono nowy element innowacji w butach narciarskich, który jeszcze bardziej przybliża nas do zaspokojenia potrzeb narciarzy: system Dual BOA™. Strategicznie umieszczony na górnej części skorupy, zwiększa precyzję i wzmacnia połączenie z dolną częścią, w przypadku której poprawia ogólny komfort i dopasowanie. Te dwa oddzielne, ale uzupełniające się systemy technologii BOA™ zapewniają bezpieczne, indywidualne dopasowanie za pomocą prostych, intuicyjnych pokręteł, gwarantując wrażenia z jazdy na nartach z niezrównaną precyzją i łatwością.
System BOA™ otula stopę narciarza, zapewniając równomierne rozłożenie nacisku, co przekłada się na większy komfort i kontrolę. Efektami są lepsze dopasowanie i doskonałe osiągi na śniegu, niezależnie od tego, czy zjeżdżamy po przygotowanych trasach, czy eksplorujemy teren poza nimi.

W BUTACH NARCIARSKICH SALOMON **S/PRO SUPRA DUAL BOA™**

eprasa.pl 419f470269

Zaprojektowane z precyzją, stworzone dla wydajności

Po trzech latach skrupulatnych badań i rozwoju linia butów narciarskich S/PRO Supra Dual BOA™ stanowi ukoronowanie zaangażowania firmy Salomon w innowacje i wydajność.
Dział Badań i Rozwoju Butów Narciarskich tak komentuje wprowadzenie tego rozwiązania: „Kiedy po raz pierwszy wprowadziliśmy pojedynczy system BOA™, wiedzieliśmy, że mamy do czynienia z czymś wyjątkowym. Dostrzegliśmy jednak również możliwość przesunięcia granic jeszcze dalej. Po trzech latach prac rozwojowych S/PRO Supra Dual BOA™ jest efektem tej wizji – zapewnia dopasowanie, komfort i poziom wydajności, jakich nigdy wcześniej nie widzieliśmy. Wierzymy, że ten podwójny system BOA™ stanie się nowym standardem w ewolucji butów narciarskich".

Co system oferuje narciarzom:

► **znakomity komfort:** BOA™ w dolnej części skorupy zapewnia idealne dopasowanie, które eliminuje punkty nacisku, szczególnie w górnej części stóp narciarza;
► **precyzyjną kontrolę:** nowe rozwiązanie w górnej części skorupy zwiększa responsywność buta narciarskiego, dzięki czemu narciarze mogą cieszyć się pewniejszymi i dynamiczniejszymi skrętami;
► **łatwą regulację:** pokrętła pozwalają na zmianę twardości zapięcia buta w jednej chwili.

eprasa.pl 419f470269

WYPOŻYCZENIE KAMPERA
PORADY DLA POCZĄTKUJĄCYCH

Wypożyczenie kampera nie jest trudne, ale osoby początkujące zazwyczaj mają wiele pytań dotyczących planowania, obowiązków wypożyczalni oraz rzeczy, które trzeba ze sobą zabrać.

Na wszystkie pytania odpowiada Bartosz Gas, dyrektor projektu BookingCamper.pl

– Wybieramy się na pierwszą podróż kamperem. Od czego zacząć planowanie: najpierw kemping czy najpierw wypożyczenie kampera?
– Oba terminy są ze sobą sprzężone. Jeżeli wynajmiemy kamper, ale nie zarezerwujemy kempingu, ryzykujemy tym, że na nie będzie już na nim miejsc. W takim wypadku pozostanie nocowanie na dziko lub szukanie możliwości zatrzymania się gdzie indziej, co w sezonie wysokim jest niełatwym zadaniem. Najbezpieczniej będzie jednocześnie, w dwóch oknach przeglądarki rezerwować zarówno kempingi, jak i kamper, żeby zgrać termin.

– Czy wypożyczalnia wytłumaczy, pokaże, jak działa kamper?
– Polskie wypożyczalnie przed oddaniem pojazdu prowadzą szkolenie, zajmujące od pół godziny do 40 minut. Omawiany jest każdy zawór i każdy mechanizm, każde urządzenie elektryczne. Dowiecie się państwo: jak działa pompa? Jak działa zbiornik wody czystej i ile ma litrów? Gdzie jest zbiornik wody szarej i jak się ją spuszcza? Jak działają poszczególne zawory? Jak włączyć pompę wody i ogrzewanie? Na ile starczy prądu w kamperze, kiedy stoimy na dziko?

– Co powinna zrobić osoba, która wypożyczyła kamper i coś się w nim zepsuło, np. przestał działać prąd albo woda? Jak się zachować?
– Szkolenie przed odebraniem kampera obejmuje również omówienie sytuacji awaryjnych i zasad postępowania. Przed odbiorem kampera należy ustalić z wypożyczalnią numer alarmowy, na który można dzwonić (również w weekendy lub o nietypowych porach) na wszelki wypadek, gdyby coś stało się z pojazdem. Trzeba ustalić, jak należy się zachować krok po kroku.

– Wielu turystów nie wie, jak wygląda sprawa z akcesoriami. Co będzie w wypożyczanym kamperze?
– W większości przypadków kampery mają do dyspozycji akcesoria do gotowania i jedzenia. Są to kubki, talerze (najczęściej wykonane z plastiku), sztućce, standardowe garnki, patelnie. Przeważnie będą worki na śmieci, płyn do mycia naczyń. Wypożyczalnie załatwiają chemię, która musi być wrzucona do kasety, oraz papier toaletowy. Warto podkreślić, że standardowy się nie nadaje. W kamperze potrzebny jest specjalny.

– A dodatkowy asortyment?
– Asortyment typu: stół turystyczny, krzesła turystyczne, mata do wyłożenia przed kamperem lub grill często są dokładane przez wypożyczalnie. Tu mamy dwie możliwości. Akcesoria dodatkowe mogą być dodane gratis lub wypożyczalnia może za nie żądać dodatkowej opłaty, np. 20 zł za krzesło, 30 zł za stolik.

eprasa.pl 419f470269

CARAVANINGOWE EXPO KRAKÓW

Stolica Małopolski – Kraków – dopiero w zeszłym roku znalazła miejsce na mapie imprez targowych branży kempingowej. Rok 2026 przynosi kolejną, drugą edycję targów Camper & Adventure EXPO 2026, która łączy ekspozycję wystawców branżowych, giełdę sprzętu organizowaną dla gości oraz zlot caravanigowy.

Od 28 lutego do 1 marca będzie więc można obejrzeć z bliska wyjątkowe kampery – klasyczne oraz przystosowane do jazdy w terenie kampervany z napędem 4×4, przyczepy kempingowe, samochody offroadowe zmodyfikowane do szeroko pojętej turystyki, pojazdy ATV czy specjalistyczne przyczepki offroadowe. Nie zabraknie nowinek technicznych, profesjonalnych akcesoriów związanych z caravaningiem oraz offroadem. Obecni będą także przedstawiciele firm świadczących usługi przerabiania furgonów na kampervany.

Bardzo ciekawą okazją do integracji podróżników i właścicieli kamperów będzie giełda sprzętu i pojazdów ulokowana na parkingu przed halą targową, co gwarantuje przepływ klientów. Taka bezpośrednia platforma sprzedaży i kontaktu pomiędzy sprzedającymi a pasjonatami caravaningu stworzy okazję do sprzedaży bądź zakupu pojazdów, namiotów dachowych, zabudów, akcesoriów i wyposażenia turystycznego oraz sprzętu outdoorowego i podróżniczego. Będzie można odwiedzać ja wielokrotnie, wprost z placu zlotowego! Wraz z rezerwacją udziału w zlocie uczestnicy otrzymają w pakiecie także dwa dwudniowe bilety wejściowe na targi. Do wyboru są miejsca zlotowe z dostępem do prądu 230 V, 2 kW lub bez.

REKLAMA

LOWRANCE EAGLE + EAGLEEYE

ECHOSONDA Z SONAREM NA ŻYWO

Fanom prozy Lothara-Günthera Buchheima lub rozsmakowanym w kinowej wersji książki „Das Boot" sonar będzie się kojarzył przede wszystkim z bronią do zwalczania okrętów podwodnych. Pasjonat wyciągania z wody rybek, od tych najmniejszych po okazy na szerokość ramion, powinien na słowo „echosonda" bądź „sonar" odpowiedzieć – EagleEye.

Dlaczego? Ten produkt firmy Lowrance to jeden z bardziej zaawansowanych modeli na rynku aparatury wspomagającej łowienie ryb. Jeśli wybieramy się na urlop kamperem z łódką, wędkami i planami na łowienie ryb, dodając go do wyposażenia wyprawy, bez trudu zapełnimy stolik w kamperowym salonie świeżą rybą.

Sonar z funkcją autotuning zapewnia optymalne ustawienia od razu po uruchomieniu, oszczędzając czas i nerwy. W najnowszej odmianie EagleEye jest jeszcze bardziej wytrzymałą i zoptymalizowaną dla potrzeb konstrukcją, stworzoną przez wędkarzy dla wędkarzy. Podczas pierwszego uruchomienia od razu zwraca uwagę nowy ekran IPS, który oferuje lepszą rozdzielczość obrazu, klarowność i widoczność, nawet w bezpośrednim świetle słonecznym i przez okulary przeciwsłoneczne. A to za sprawą nowej gamy kolorów, pozwalającej dostosować wyświetlacz do zmieniających się warunków. Sam sonar natomiast zapewnia tę samą, najlepszą w swojej klasie rozdzielczość na żywo, którą można zobaczyć w ActiveTarget 2 w przejrzystych widokach w dół i do przodu, ze wszystkimi szczegółami, dającymi kompletne rozeznanie, gdzie zarzucić wędkę.

Wyświetlacz Eagle można nabyć w czterech rozmiarach ekranu: 4, 5, 7 i 9 cali. Wersje rozmiarowe różnią się funkcjami, optymalnym wyborem łączącym ofertę funkcji z potrzebami wędkarzy będzie prawdopodobnie wersja 7 cali. Dopasowanie zależy od potrzeb wędkarza, planów na połowy, głębokości akwenu i szeregu innych czynników. Pomiędzy funkcjami warto zwrócić uwagę na widok SideScan, ułatwiający przeszukiwanie dużych obszarów. Przydaje się w poszukiwaniu struktur, w których schroniły się ryby, nawet na 180 m po obu stronach łodzi lub statku. FishReveal łączy widok DownScan z technologią CHIRP, dzięki czemu łatwiej rozróżnić ryby od roślinności wodnej, natomiast Genesis Live pozwala tworzyć niestandardowe mapy konturowe. Tak można stworzyć szczegółową mapę swojego jeziora lub ulubionego łowiska, w czasie rzeczywistym i z dokładnością do 15 cm.

Warto wejść głębiej w specyfikacje możliwości tej echosondy oraz sonaru, dobierając właściwą dla siebie odmianę i parametry. Dzięki echosondzie znacznie przyspieszymy proces wyboru łowiska i poprawimy skuteczność naszego wędkowania.

REKLAMA

eprasa.pl 419f470269

KOSTKARKA DO LODU ICM1 CREAM/CARBON

CENA **999 zł**

Kompaktowe i wygodne urządzenie, które pozwala na szybkie i łatwe przygotowanie kostek lodu w dowolnym miejscu. Możliwość podłączenia do gniazda zapalniczki samochodowej czyni urządzenie idealnym na pikniki, kempingi czy imprezy plenerowe. Kostkarka jest lekka (5,1 kg) i łatwa do przenoszenia dzięki wygodnej torbie dołączonej do zestawu. Pojemność komory na wodę wynosi 1,3 l, a tacki na lód 0,8 kg.

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

SKŁADANE PUDEŁKO DO PRZECHOWYWANIA YOLCO FB

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

Konstrukcja pudełka zapewnia oszczędność miejsca. Drzwiczki na zatrzaski gwarantują łatwy dostęp do zawartości, a demontowalne kółka ułatwiają przemieszczanie z miejsca na miejsce. Odpowiedni przepływ powietrza zapewnia otwór wentylacyjny umieszczony w górnej części pudełka. Produkt dostępny jest w trzech pojemnościach: 40, 47 i 55 l oraz w trzech kolorach: białym, zielonym i karbonowym.

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

PRZENOŚNE LODÓWKI KOMPRESOROWE KX30 GREEN/KX40 GREEN

CENA
KX30 Green: **1399 zł**
KX40 Green: **1499 zł**

Dzięki wydajnemu kompresorowi oraz wysokiej klasy izolacji chłodzenie przebiega szybko i skutecznie, nawet w wymagających warunkach. Lodówkę wyposażono w dwie niezależne komory chłodnicze z oddzielnym sterowaniem temperaturą. Przestrzeń użytkową można dodatkowo powiększyć, wyjmując z niej ściankę działową.
Oba modele mogą być zasilane z instalacji 12/24 V, z sieci 100–240 V lub bateryjnie. Wygodne sterowanie z poziomu aplikacji umożliwia łączność Bluetooth, a ergonomiczne uchwyty i wewnętrzne kosze ułatwiają transport oraz organizację zawartości.
Model KX30 Green oferuje pojemność 25 l (28 l po wyjęciu przegrody) i waży 12,2 kg. Przy wadze 13,1 kg większą pojemność (34 l/37 l) zapewnia model KX40 Green. Oba pracują w zakresie temperatur od +20°C do -20°C.

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

ŁADOWARKA VOTRONIC STANDBY CHARGER PRO 12 V

CENA **587,69 zł**

Kompaktowa ładowarka do automatycznego podtrzymania i doładowywania akumulatorów LiFePO4, AGM, żelowych i kwasowych. Oferuje regulowane napięcie 12,5–14,5 V, prąd do 8 A, tryb podwyższania i obniżania napięcia oraz zabezpieczenie przed przegrzaniem. Idealna do kamperów i łodzi, łatwa w instalacji, z diodami LED i poborem czuwania < 1 mA.

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

MATA TERMICZNA ZEWNĘTRZNA DUCATO OD 2014 R.

CENA **440,99 zł**

Trójwarstwowa mata Carbest z PVC i pianką 7 mm chroni szybę przed skroplinami, zimnem i nagrzewaniem. Dopasowana do Ducato/Jumper/Boxer, montowana na krawędziach drzwi. Latem odbija słońce, zimą ogranicza straty ciepła. Możliwość połączenia z dolną osłoną (sprzedawaną osobno).

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

PŁYN PRZECIW ZAMARZANIU BERGER FROSTAWAY 5 l

CENA **76,51 zł**

Nietoksyczny koncentrat chroniący instalację wodną i WC przed temperaturami do -40°C. Zawiera glikol propylenowy i glicerynę, nadaje się do rozcieńczania według potrzeb. Zabezpiecza instalacje w kamperach i przyczepach, łatwy w użyciu i bezpieczny dla środowiska.

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

AKUMULATOR LiFePO4 150 Ah POD SIEDZISKO W KAMPERZE

CENA **2499 zł**

Kompaktowy akumulator klasy premium do kampera, idealny do montażu pod siedziskiem (355 × 175 × 190 mm). Oferuje 150 Ah pojemności, wzmocniony układ BMS pozwalający na pracę urządzeń o dużym poborze mocy oraz system podgrzewania ogniw, niezbędny podczas zimowych podróży. Stałą kontrolę parametrów umożliwiają wbudowany Bluetooth i aplikacja.

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

AKUMULATOR LiFePO4 180 Ah POD SIEDZISKO W KAMPERZE

CENA **2999 zł**

Model 180 Ah to świetny wybór dla użytkowników potrzebujących większego zapasu energii bez rezygnacji z kompaktowych wymiarów. Akumulator przeznaczony jest do caravaningu, do montażu pod siedziskiem kampera. W standardzie dostępna jest komunikacja Bluetooth i intuicyjna aplikacja do monitorowania parametrów. System podgrzewania ogniw docenią wszyscy miłośnicy zimowego caravaningu, podobnie jak wzmocniony układ BMS, umożliwiający pracę urządzeń o dużym poborze mocy.

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

AKUMULATOR LiFePO4 250 Ah POD SIEDZISKO W KAMPERZE

CENA **4299 zł**

Najpojemniejszy model w serii – aż 250 Ah energii zamkniętej w obudowie przystosowanej do montażu pod siedziskiem. Stworzony z myślą o wymagających podróżnikach i rozbudowanych instalacjach pokładowych. Automatyczne podgrzewanie ogniw, zaawansowany BMS oraz monitoring parametrów za pośrednictwem aplikacji Bluetooth gwarantują niezawodność w każdych warunkach.

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

eprasa.pl 419f470269

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

ZADZWOŃ!

UBEZPIECZENIA
CARAVANINGOWE
by Polski Caravaning

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

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

UBEZPIECZAMY TO CO KOCHAMY!

eprasa.pl 419f470269