

Metamorfoza staruszka, czyli odmładzamy kampera

data aktualizacji: 2019.02.08



Nowy kamper to czasem koszt domu poza miastem, a taki dziesięcioletni - kawalerki w mieście. Co zatem zrobić, jeśli nie stać nas na pojazd spełniający marzenia o totalnej wolności w czasie urlopu? Kupić coś w gorszym stanie technicznym i... samemu wyremontować!

Tak postąpił Jarek Zieliński, od ośmiu lat związany z caravanningiem, który po użytkowaniu przyczepy kempingowej Niewiadów N126 postanowił przesiąść się na coś większego.

- Dla czteroosobowej rodziny zrobiło się ciasno - wspomina p. Jarek. - Do tego brak toalety, prysznic, a przede wszystkim ogrzewania wymusił podjęcie decyzji o zakupie czegoś większego.

Przyczepa czy kamper?

- Raczej omijamy pola kempingowe, bo to nie nasz klimat - mówi p. Jarek. - Wolimy ustronne miejsca albo objazdówki. Marzył nam się sprzęt raczej samowystarczalny, więc wybór był prosty, aczkolwiek - jak się okazało - łatwiej powiedzieć niż zrobić... Nowy kamper to koszt domu pod miastem, a dziesięcioletni to kawalerka. Sensownym wyjściem w takiej sytuacji było kupić coś do remontu. Nawet nie będę wspominał ile czasu spędziłem z nosem w komputerze... Znalezienie czegoś, co da się zrobić własnymi siłami za rozsądną cenę nie jest proste.

Jednak w końcu się udało! Rodzina Zielińskich za kryteria zakupu wyznaczyła następujące cechy

kampera: musiał być sześciuosobowy, z jasnym wnętrzem w dobrym stanie i mający wszystkie urządzenia pokładowe sprawne.

- Kupiliśmy go dwa lata temu, od handlarza, który wystawił go na sprzedaż za 15 tysięcy złotych, ale już przez telefon cena spadła do 13 tysięcy 500 złotych – wspomina p. Jarek. – Trzeba było doliczyć jeszcze koszty przerejestrowania, ponieważ był na belgijskich tablicach.

Rok produkcji: 1991. Marka: Fendt. Poprzedni właściciel wymienił lodówkę na nową, pełnowymiarową i dodał nowy bojler. Jak wspomina głowa rodziny, kamper z zewnątrz wyglądał jakoś dziwnie... jak chłodnia z oknami kampera. Dopiero na miejscu okazało się dlaczego...

- Kamperek miał jakąś wadę fabryczną i belgijski kolega postanowił ratować go przed zaciekaniem. Niestety, zabrakło mu czasu albo pieniędzy na profesjonalne malowanie. Wyobrażam sobie, że działał tak: zasłonił tylko okna, klamki i koła, odpalił pistolet lakierniczy, zamknął oczy i leciał bez opamietania – opowiada p. Jarek, pół żartem, pół serio. – Wszystkie listwy ozdobne, klapy, nawet uszczelki były koloru kości słoniowej. Mimo wszystko wiedziałem, że ten kamper to strzał w dziesiątkę! Wystarczyło go przemalować i nowinkami technicznymi wprowadzić w obecne czasy. Dzisiaj jest pełnoprawnym członkiem naszej rodziny i odliczamy czas do kolejnego wyjazdu!

Ale po kolei...

- Malowanie całego kampera wspominam jako cztery tygodnie ciągłego rozwiązywania problemów – mówi p. Jarek. – Pierwszym było znalezienie odpowiedniego miejsca, gdzie moglibyśmy malować. Większość miast ma jakieś wiejskie tereny w okolicy, więc można się dogadać i wynająć jakąś stodołę. Niestety, nie w Świnoujściu. To wyspa, z której aby się wydostać, trzeba płynąć promem, czyli jest to strata czasu. Jedyne co udało nam się wynająć o odpowiednich gabarytach, to był stary magazyn. Miał ściany z... siatki, a obok niego znajdował się komis samochodowy... Aby zatem móc przystąpić do prac w takim miejscu, musieliśmy zbudować wielki namiot. To pochłonęło cztery dni pracy. Do jego wzmocnienia zużyliśmy półtora kilometra sznurka i kilka paczek opasek elektrycznych.

Nasze zmiany w kamperze:

- malowanie;
- zamontowanie: elektrycznych szyb, kamery cofania, centralnego zamka z pilotem i alarmem;
- poprawiona elektryka;
- mocniejsze akumulatory (ponad 400 Ah);
- wymieniony alternator;
- wymieniona pompa wody (w części mieszkalnej) i dodany zbiornik ciśnieniowy;
- oświetlenie części mieszkalnej przerobione na LED w oryginalnych lampach;
- oświetlenie zewnętrzne postojowe LED;
- światła do jazdy dziennej LED;
- halogeny LED do cofania;
- telewizor LED + antena;
- konserwacja całego podwozia;
- nowe opony;
- wymienione przednie fotele na wygodniejsze z podłokietnikami;
- nowe radio + siedem głośników;
- halogeny dalekosiężne;
- nowe okno dachowe;
- wymienione wszystkie filtry, paski i płyny (jedyna rzecz, która była robiona w warsztacie).

I się zaczęło

Na pierwszy ogień poszło okno dachowe. Wcześniejsze podniosło się w czasie jazdy i urwało razem z mocowaniami.

- Wkleiliśmy więc nowe okno i zalaminowaliśmy je – tłumaczy p. Jarek. – Potem zrobiłem jeszcze kilka

poprawek na dachu z maty i żywicy. Kolejnym krokiem było demontowanie klamek, lusterek, uszczelek, kierunkowskazów, atrapy i wielu innych drobiazgów. Gdy zdemontowaliśmy wszystko, co się dało, zabraliśmy się za usuwanie starej farby z listew ozdobnych. I tutaj okazało się, że farba jakiej użył poprzedni właściciel była bardzo dobrej jakości... Chciałem uniknąć drapania i skrobania, ponieważ po takim usuwaniu listwy byłyby zniszczone. Zdecydowałem się więc na chemiczne usuwanie farby. W sklepie z lakierami samochodowymi kupiłem preparat w aerozolu do usuwania farb, puszka miała pojemność 400 mililitrów. Niestety, nie był to dobry wybór. Po pierwsze, miałem bardzo dużo oklejania, żeby zabezpieczyć inne elementy. Po drugie, nie wystarczyło nawet na wyczyszczenie dwóch metrów listwy. Dowiedziałem się, że istnieje podobny preparat, ale w formie żelu i jest dostępny w każdym markecie budowlanym. Sprawdziłem. Litrowa puszka to koszt około 40 złotych. Nakłada się pędzelkiem, po kilku minutach wyciera papierowym ręcznikiem i farba sama odpada!

Jeszcze przed malowaniem

- Kolejny etap prac to matowanie. Do prostych laminowanych powierzchni używaliśmy szlifierki oscylacyjnej. Do części metalowych i trudno dostępnych miejsc używaliśmy włókniny ścierniej. Szlifowanie zajęło trzy dni. Pył był wszędzie... Najprostszym sposobem na pozbycie się go było zabranie kamperka na myjnię.

Namiot, w którym pracowaliśmy został porządnie spłukany wodą, a na jego ściany i podłogę zamontowaliśmy folię malarską. To bardzo dobre rozwiązanie w pomieszczeniach bez dobrej wentylacji, ponieważ folia przyciąga drobinki farby i pył lakierniczy nie osiada tak mocno na malowanych elementach.

Jako pierwsze elementy do malowania wybraliśmy ramy okienne części mieszkalnej i atrapę silnika. Do odtłuszczenia zastosowaliśmy preparat o nazwie „Silicone remover”. Nazwa może być myląca, ponieważ silikonu nie usuwa, ale jest polecany przez lakierników do przygotowywania powierzchni pod malowanie.

Po odtłuszczeniu ramy zostały pokryte podkładem do plastików. Jedna puszka o pojemności 400 mililitrów wystarczyła na dwie warstwy wszystkich okien.

Lakieru poszły już dwie puszkę, ale na trzy warstwy i jedna puszka lakieru bezbarwnego na dwie warstwy.

Kolejny etap to oklejanie i maskowanie wszystkich elementów, które nie miały być malowane. Na oklejaniu spędziliśmy cały dzień. Potem były jeszcze dwa takie dni, kiedy zmienialiśmy taśmy po kolejnych warstwach. Ogólnie podczas całego malowania zużyliśmy siedemnaście taśm, każda po pięćdziesiąt metrów i połowę ze stumetrowej rolki papieru woskowanego.

Po zabezpieczeniu wszystkiego zabraliśmy się za odtłuszczenie, tu ponownie zastosowaliśmy „Silicone remover”. Później podkład akrylowy HS Multi Funler. Wybraliśmy go, ponieważ można stosować go na laminat i metal. Cena to około 25 złotych za litr. Jest to podkład dwukomponentowy. Na dwie warstwy zużyliśmy około pięć litrów.

Nie obyło się bez kłopotów

Jak wspomina bohater naszego artykułu, w połowie malowania zepsuł się kompresor.

- Trochę srebrnej taśmy oraz drutu i był zrobiony na tyle, żeby dokończyć malowanie podkładem, ale na kolejne warstwy trzeba było zorganizować nowy kompresor. Kolejnym problemem okazał się brak odwadniacza. Był koniec października i dosyć wysoka wilgotność powietrza, więc czasami podczas malowania z pistoletu uleciała nam kropelka wody. Na podkładzie nie było tego widać, ale na końcowej warstwie już, niestety, tak.

Remontującym udało się zorganizować kolejny, mocniejszy kompresor, a pomalowany już podkładem kamper dodawał siły na kolejne etapy prac. Wszystko zostało przetarte włókniną ścierną i ponownie odtłuszczone. Nadeszła pora na kolejną zabawę w oklejanie, następnie na malowanie kolorem białym, kolejne oklejanie i kolor popielaty. Zastosowano akryl samochodowy dwuskładnikowy. Na pokrycie całego kampera dwiema warstwami koloru białego zużyto 5 litrów, koloru popielatego - 2

litry (również dwie warstwy).

- Nigdy wcześniej nie miałem pistoletu lakierniczego w rękach, a mimo to wszystko wyszło bardzo ładnie - przyznaje p. Jarek. - Cały etap malowania trwał dokładnie cztery tygodnie, bez niedziel. Pracowaliśmy z małymi przerwami od godziny dziewiątej do osiemnastej. Ostatni etap malowania to zderzaki, dolne plastiki i lusterka. Zdecydowałem, że pokryję je gumą w aerozolu. Coś takiego jest stosowane do malowania felg samochodowych i ponoć da się to zdjąć jak naklejkę. Nakłada się bardzo łatwo, a efekt jest niesamowity - stare wyblakłe plastiki są teraz jak nowe i z delikatnym połyskiem.

Zmiana oświetlenia

Jak wspomina p. Jarek, wszystkie lampy części mieszkalnej zakupionego kampera były starego typu (tzw. jarzeniówki), czyli generowały wysokie zużycie prądu, a do tego światło, które dawały nie było najmocniejsze i najładniejsze.

- Postanowiłem samemu przerobić oświetlenie na LED-owe - mówi właściciel. - Kupiłem szpulkę mocnej taśmy samoprzylepnej LED o ciepłej barwie, której koszt to 60 złotych za 5 metrów. Wymontowałem wszystko z lamp i wklejałem paski odpowiedniej długości. W miejscach, gdzie potrzebujemy więcej światła wystarczy po prostu wkleić więcej pasków obok siebie. Po tej zmianie w całym kamperze mamy jednakowe światło, co daje ładny efekt, a do tego zużycie prądu na każdej lampie spadło z 8 W do około 2 W. Z tej jednej szpulki została mi prawie połowa, więc kupiłem jeszcze dwumetrowy aluminiowy profil do wklejania taśm LED, wkleiłem pasek i po uszczelnieniu silikonem zamontowałem na zewnątrz pod obudowę markizy. Całkowity koszt, razem z kablami i włącznikami, wyniósł około 150 złotych.

Dodatkowe akumulatory

Pomimo energooszczędnego oświetlenia w dzisiejszych czasach zapotrzebowanie na prąd wciąż wzrasta; laptopy, telefony, tablety, telewizor, radio... to dzisiaj rzeczy normalne, również w mobilnych domach.

- Dokupiłem do naszego kamperka dwa identyczne akumulatory, każdy po 170 amperogodzin - wylicza p. Jarek. - Niestety, w przewidziane przez producenta miejsce - pod siedzeniem pasażera - się nie mieściły. Poświęciłem więc na nie miejsce w skrzyni tylnego łóżka. Problemem okazało się podłączenie tego w sensowny sposób do istniejącej instalacji. Jedynym wyjściem było podzielić akumulatory na dwie grupy. Zastosowałem to tego celu przełącznik kierunku obrotów silnika o dużej mocy. Po wymontowaniu kilku zworek idealnie się do tego nadawał. Ma trzy pozycje: L,0,P. Dzięki temu wybieram z jakich akumulatorów czerpać prąd i które ładować.

Jak działają?

Mocniejsze baterijki były identyczne, więc p. Jarek połączył je równolegle w całość (pozycja P 340Ah). Mniejszy akumulator (pozycja L 84Ah) jest używany jako awaryjny w przypadku rozładowania dużych. Pozycja "0" podłącza akumulator rozruchowy, ale tylko przy odpalonym silniku.

- Przy okazji walki z kablami przeprowadziłem dodatkowy kabel do radia, aby nie pobierało prądu z akumulatora silnikowego. Latem prądu bez doładowywania wystarcza na 8 do 12 dni, zimą około 6 dni. Wszystko oczywiście jest automatycznie ładowane w czasie jazdy albo po podłączeniu do sieci 230 V.

Czy to już koniec remontu?

- Ostatnio rozmawiałem z człowiekiem, który przerobił w swoim życiu już wiele kamperów - opowiada p. Jarek. - Zapytał mnie, ile czasu już remontuję swoje auto, odpowiedziałem, że dwa lata. Zaśmiał się i powiedział, że jestem w połowie drogi, bo auto pod siebie zawsze robi się cztery lata. Po krótkim zastanowieniu się jestem w stanie się z tym zgodzić...

Co jeszcze p. Jarek chciałby zrobić w swoim kamperze? Wylicza, że przydałby się solar na dachu

i klimatyzacja we wnętrzu. Do tego myśli o stulitrowym zbiorniku na czystą wodę i matach grzewczych w podłodze, ponieważ rodzina Zielińskich podróżuje przez cały rok.

- Przydałby się również tempomat i jeszcze kilka drobiazgów. Tak więc chyba mam co robić... - uśmiecha się właściciel.

Podziękowania!

Dziękuję przede wszystkim mojej wspaniałej żonie i jej rodzicom, Damianowi Ł. i Radkowi L. Bez ich pomocy pewnie by się nie udało.

Jarek

Artykuł pochodzi z numeru 3(72) 2016 Polskiego Caravaningu

Źródło: