

ABC caravanningu: co z tą wagą?

data aktualizacji: 2018.05.10



Niestety, przynajmniej na razie, przepisy w Polsce mamy takie a nie inne. Dopuszczalna masa pojazdu, którym możemy się poruszać po drogach publicznych mając wyłącznie prawo jazdy kategorii B, to 3500 kilogramów. Dużo? Cóż, w przypadku kamperów niekoniecznie. Zapraszamy do kolejnego odcinka z serii „ABC caravanningu”, w którym to poruszymy właśnie drażliwy temat wagi kampera.

Pojazd kempingowy dla 6 osób? Dziś to żaden problem, podobnie jak ponad 100-litrowe zbiorniki na wodę, miejsce na dwie, 11-kilogramowe butle gazowe, kilkadziesiąt schowków, w których pochowamy wszelkie bagaże. Nadal za mało? Dorzucmy do tego klimatyzację, lodówkę o pojemności 150 litrów i bagażnik na cztery rowery (albo garaż na dwa skutery - elektryczne lub spalinowe). Problem? Żaden - wszystko to, co chce klient, może spełnić producent tak naprawdę każdego kampera.

Czy na pewno?

W tej ferii zachwyłów nie możemy zapomnieć o jednym - maksymalnej masie kampera. Żaden problem jeżeli dysponujemy prawem jazdy kategorii „C”. Wówczas możemy przebierać naprawdę w przeróżnych ofertach dopasowanych do naszych potrzeb. Nie ma również większego problemu z późniejszym załadowaniem takiego samochodu. Trend na pojazdy kempingowe powyżej 3,5 tony doskonale był widoczny chociażby na ostatnich targach CMT w Niemczech. To właśnie tam „królowały” kampery dla dwóch osób (!) o wadze powyżej 4 lub nawet 5 ton.

Żyjemy jednak w Polsce. Tutaj najpopularniejsze są kampery na „B”. I właśnie tutaj zaczynają się schody.

Producenci takich maszyn zazwyczaj podają ich masę w stanie „gotowości do jazdy”. Co to znaczy? Pojazd, kierowca o wadze 75 kilogramów, pełen zbiornik paliwa (a trzeba pamiętać, że w takim Fiacie Ducato może on mieć nawet 100 litrów objętości), pełna butla z gazem, 20-litrowy zbiornik wody, wszelkie płyny eksploatacyjne. Ta krótka wyliczanka już pokazuje, jak łatwo przekroczyć magiczny próg 3500 kg.

Dlaczego łatwo? Bo zazwyczaj kamperem podróżujemy rodzinnie, zabieramy bagaże, jedzenie, wodę do picia/gotowa, mamy zamontowaną klimatyzację i wieziemy rowery. Każda rzecz przecież swoje waży. Otrzymując kampera gotowego do jazdy z masą (dla przykładu) 3000 kilogramów, pozostaje nam zaledwie 500 kilogramów ładowności. To dużo? Z pewnością nie.

Niestety, limit na „B” w wysokości 3500 kilogramów ustalono pod koniec lat 50. XX wieku i obowiązuje on do dziś. Wtedy masa własna Forda Transita w wersji z kabiną do zabudowy wynosiła – uwaga – 1400 kg. Dekadę później bardzo popularnym sprzętem turystycznym był kamper zabudowany na podwoziu Toyoty HI-ACE 1600, bo „goła rama” ważyła ok. 1100 kg. W latach 80. nikt jeszcze nie słyszał o elementach podnoszących bezpieczeństwo w pojazdach dostawczych (strefy zgniotu, ABS) i komfort podróży (klimatyzacja, elektryczne szyby), więc popularne w caravaniu kampery powstawały na furgonetkach równie lekkich: Renault Trafic (1350 kg), Ducato (1450 kg), Mercedes 306 D (1500 kg). Generalnie też mało który „dostawczak” legitymował się masą całkowitą większą niż 3 tony, więc zapas możliwości rozwojowych (powiększenia ładowności) był. Problemy pojawiły się z anonsowaniem rozwiązań podnoszących bezpieczeństwo i komfort podróży. Współczesny van waży ok. 2 ton, czyli tyle ile „goła rama” pojazdu dostawczego.

Co więc zrobić?

Przede wszystkim sami producenci kamperów bardzo „odchudzają” swoje konstrukcje wykorzystując coraz to wymyślniejsze materiały. To również odpowiedź na to, dlaczego współczesne maszyny kosztują aż tak dużo...

Z pewnością czytasz ten tekst, bo być może chcesz zacząć przygodę z caravaniem - wszakże seria „ABC caravangu” powstała właśnie m.in. z myślą o Tobie. Z pewnością chcesz wypożyczyć kampera - to najlepszy sposób, aby spróbować tej formy turystyki. **Co więc możesz zrobić, aby nie narazić się na mandat (nie wspominając o dłuższej drodze hamowania i słabszych osiągnięciach) za przekroczenie magicznej bariery 3500 kg?**

Pomyśl, co musisz ze sobą zabrać. Przenośny grill ogrodowy o wadze 50 kilogramów? A może jednak lepiej rozpalić ognisko? Składane fotele kupione w tanim markecie? Może jednak warto zapłacić nieco więcej za lepsze i lżejsze leżaki stricte caravaniingowe? Ci, którzy ruszają w swoją pierwszą podróż kamperem, lubią „przesadzić” z ilością bagażu. Radzimy dokładnie przeanalizować to, co na pewno się przyda a co lepiej zostawić w domu.

A jeżeli mamy własnego kampera...

Spójrz na elementy budujące i akcesoria wyposażenia pod kątem wagi każdego z nich. Nie zapominaj, że czasem liczyć się będzie efekt skali. Przykładowo, aluminiowa felga będzie lżejsza od stalowej o ok. 5 kg, ale przecież koła masz cztery (a niektórzy wożą też zapas - lepszy będzie więc zestaw naprawczy z kompresorem), więc zysk rzędu 20 kg jest bardzo ciekawy! Podobnie będzie z pozoru błahymi kołdrami/śpiworami, naczyniami, leżakami itp. Pomyśl jeszcze o dużo mniejszych, drobniejszych elementach. Z pozoru małe pakunki o znikomej masie w swej ilości dają dużą wagę.

Rozważ montaż lżejszego wyposażenia. Zwróć uwagę, że najprostsza markiza może ważyć 7-8 kg, a największa nawet 65 kg! Duża lodówka z oddzielnym zamrażalnikiem i piekarnikiem to wzrost o kolejne 12-15 kg. Klimatyzacja to co najmniej 25 kg. Antena Sat, TV, audio-wideo to następne kilkadziesiąt kg. Przykładowo, dobrym pomysłem jest wymiana oświetlenia na LED-owe. Zysk niby niewielki, ale w połączeniu z instalacją fotowoltaiczną możemy zastosować mniejsze, więc i lżejsze akumulatory.

Źródło: