

Luksusowe kampery - największe i najdroższe

data aktualizacji: 2018.05.22



Łóżko, toaleta, kuchenka, stół - z takim wyposażeniem kojarzy się standardowe wyposażenie pojazdu kempingowego. Takiego, który jest najczęściej spotykany na drogach i kempingach całego świata. Są jednak takie pojazdy, które od tego standardu odbiegają bardzo daleko. Ich twórcy chcą, by były „naj”: najlepsze, najdroższe, największe lub najmniejsze, a już na pewno najbardziej oryginalne.

Zmotoryzowana turystyka ma wiele twarzy, a między skrajnościami tak naprawdę trudno znaleźć wspólny mianownik. Bo niektóre pojazdy, domy czy tylko łóżka na kołach, niekoniecznie służą do uprawiania caravanningu.

Najdroższy

Nowy kamper średniej wielkości można kupić za około dwieście tysięcy złotych. Dużo to czy mało? Oczywiście, zależy od zasobności portfela, jednak biorąc pod uwagę polskie warunki, to duża suma. Dlatego też większość caravanningowców (nie tylko w naszym kraju) jeździ kamperami zakupionymi jako używane. Tylko nielicznych byłoby stać na kampera, który jest zapewne najdroższy na świecie. Choć oczywiście z całą pewnością powiedzieć się nie da, że nie ma gdzieś droższego... Jest to pojazd na pewno o najbardziej kosmicznym wyglądzie!

Nazywa się „eleMMent palazzo”, a stworzyło go dwóch włoskich designerów: Jens Scheiwe i Mario Marchi, którzy wspólnie zaprojektowali wnętrze i wygląd kampera. Można go nabyć wyłącznie u producenta, a jego cena zaczyna się (w najuboższej wersji) **od 2170000 euro!**

Wszyscy dysponujący wolnymi dziesięcioma milionami złotych muszą uzbroić się w trochę cierpliwości, bo jak łatwo się domyślić, kamper widoczny na zdjęciach nie powstaje w masowej produkcji seryjnej: produkowany jest i sprzedawany od 2012 roku w liczbie pięciu sztuk rocznie. Wszystkie mają dwanaście metrów długości i ważą blisko dwadzieścia ton! Ich prędkość maksymalna to aż sto pięćdziesiąt kilometrów na godzinę. Wyposażone są w silnik o mocy aż pięciuset dziesięciu koni mechanicznych z automatyczną skrzynią biegów.

Kamper ma też podwójny układ wydechowy, a koła średnicę dwudziestu ośmiu cali. Co ciekawe, z przodu mamy tylko jedną wycieraczkę omiatającą wielką szybę. Jedną, ale za to składającą się z trzech piór, zamocowanych jak wirnik! Jeśli wierzyć producentowi, ta wielka szyba jest elementem znakomicie wygłuszonej kabiny kierowcy, izolującej go od hałasów zarówno pracującego silnika, jak i spowodowanego szybką jazdą. Podobno też, dzięki aerodynamicznemu kształtowi nadwozia, zużycie paliwa zmniejsza się podczas jazdy autostradą aż o dwadzieścia pięć procent.

W środku iście królewsko: trzydzieści metrów kwadratowych powierzchni użytkowej plus dwadzieścia metrów tarasu na dachu (o którym więcej za chwilę). Dodatkowo, właściciele mają do dyspozycji kominek i barek ze specjalnym oświetleniem. W łazience prysznic (osobny, z brodzikiem) i umywalka. Toaleta jest oddzielnym pomieszczeniem – rzadkość w pojazdach kempingowych.

Oprócz futurystycznych kształtów pojazd wyróżnia to, że ma taras i to o powierzchni blisko dwudziestu metrów, do którego prowadzą schody z wnętrza pojazdu! Nie żadne drabinki zewnętrzne, tylko schody! Schody z poręczami – jak w piętrowym domku. „eleMMent palazzo” ma też dach wykonany ze specjalnych materiałów; znajduje się tam wzmocniona szklana połać, dzięki której możemy obserwować niebo i zachody słońca.

Najdłuższy (?) zestaw

Samochód z przyczepą to najbardziej rozpowszechniony zestaw caravaningowy. Co jednak, gdy samochodem jest kamper (a raczej wielki mobilhome), a przyczepa jest wielkości małego autobusu? Wówczas może okazać się, że być może jest to najdłuższy na świecie zestaw samochodu z przyczepą!

Jest on własnością amerykańskiej firmy PowerHouse z Idaho, która oferuje wycieczki caravaningowe – w pojeździe i przyczepie są łącznie czterdzieści trzy miejsca siedzące i aż trzydzieści cztery miejsca do spania! Zapewne wielu miłośników caravaningu oburzy się na określenie tego pojazdu kamperem, bo to raczej hotel na kołach! I w zasadzie pozostaje się z tym zgodzić. Choć i tak głowy nie damy, że to rzeczywiście najdłuższy zestaw, mimo że w tym połączeniu całość ma długość blisko trzydziestu metrów, z czego sam mobilhome (na bazie ciągnika siodłowego marki Volvo) mierzy ponad szesnaście metrów.

Najmniejszy kamperek

To teraz zobaczymy, co znajduje się na przeciwległym końcu caravaningowej skali, czyli który kamper jest najmniejszy? To zapewne minikamper albo kamperek zaprojektowany przez niemieckiego designera i projektanta wzornictwa przemysłowego Corneliusa Comansa. Twórca nazwał go Bufalino Camper. Pojazd jest trójkołowy, a inspiracją do jego stworzenia był – także trójkołowy – model o nazwie Piaggio APE 50, którego można spotkać np. na ulicach Tajlandii. W przeciwieństwie jednak do oryginału (został opracowany do szybkiego przewozu małych ładunków), Bufalino jest pojazdem caravaningowym. Projektantowi przyświecała myśl stworzenia taniego, funkcjonalnego

i praktycznego domu na kółkach dla jednej osoby.

Bufalino Camper opiera się wspomnianym modelu APE Piaggio 50. Ze swojego pierwowzoru wzięła większość części wraz z ramą, podwoziem i silnikiem motocyklowym (tak, bo ten pojazd ma silnik!). Wyposażony jest we wszystkie udogodnienia potrzebne podczas podróży jednej osoby niebojącej się sprawdzić w warunkach nie do końca komfortowych. Do dyspozycji mamy łóżko, dwa pojedyncze siedzenia (by móc kogoś zaprosić do środka...?) i część kuchenną, a w niej dwupalnikową kuchenkę, dziewięć (!) szuflad na naczynia i niewielką lodówkę. Jest nawet umywalka, którą faktycznie stanowi... niewielkie wiaderko. Jej uzupełnieniem jest oczywiście wielki zbiornik na wodę. Łóżko, gdy się je rozłoży, zajmuje praktycznie całą przestrzeń przeznaczoną na siedzenie, więc – albo jedno, albo drugie. Obok łóżka natomiast znajdują się szafki oraz miniaturowe biurko na laptop.

W Bufalino brakuje jednej rzeczy, choć zapewne mało kto by się tego tutaj spodziewał. Tą rzeczą jest toaleta. Bo, choć toaleta to standard we współczesnych kamperach, tutaj nie ma jej po prostu gdzie „wcisnąć”.

Kamper - dzieło sztuki

Czas na pokazanie najbardziej oryginalnych pojazdów kempingowych. Nasz subiektywny przegląd rozpoczynamy niezwykle udekorowanym kamperem Niesmann Bischoff Flair, który pomalowany został w obrazy z Indii, Pakistanu, a nawet bardziej odległych krajów Wschodu, do których wyruszyła dwójka pracowników niemieckiego biura podróży (kamper jest ich własnością). Pracownicy pokonali blisko dziewięć tysięcy kilometrów, odwiedzając Islamabad, Pakistan, Serbię, Turcję i Iran. W Islamabadzie trzech malarzy i dwóch innych artystów stworzyło prawdziwie unikalny kamper, przyozdobiony w egzotyczne, wschodnie obrazy oraz wzory. Mamy meczety, widoki, Hindusów, ale także nieco nowoczesności: na górze dostrzeżemy samolot, z którego wysiadają pasażerowie. Zauważmy, że pomalowane są nawet zderzaki i kołpaki kół!

Taki pojazd z pewnością przyciąga wzrok, nie tylko miłośników caravaningu. Jest też znakomitą reklamą biura podróży, które specjalizuje się w podróżach... samochodami kempingowymi. Dodajmy, że widoczny na zdjęciach kamper wciąż używany jest do celów marketingowych, co jest świetnym pomysłem. Nasuwa się tylko pytanie, na które pewnie nie poznamy odpowiedzi: ile ta jeżdżąca galeria może być warta?

A może też po wodzie?

Caravaning jest turystyką zmotoryzowaną co oznacza, że poruszamy się po drogach – mogą to być autostrady, zwykłe drogi czy bezdroża. W każdym razie, stały ląd. Ale nie zawsze tak jest i powstały już pojazdy kempingowe, które pozwalają także na uprawianie zmotoryzowanej turystyki wodnej! Co ciekawe, są to zarówno kampery, jak i przyczepy.

Najbardziej luksusowym i największym z nich jest mobilhome o nazwie „The Terra Wind”, produkowany przez amerykańską firmę Cami. Z zewnątrz wygląda jak „zwykły” luksusowy kamper wielkości autobusu, jednak potrafi coś, czego inne nie potrafią – pływać! Jest przez to nieco droższy od „lądowych” konkurentów, bo jego cena rozpoczyna się od 1,2 miliona dolarów, ale przy tego rzędu cenach te kilka dolarów więcej jest chyba warte możliwości zjechania z brzegu do jeziora czy zatoki, prawda?

Tańszą alternatywą jest przyczepa w roli amfibii. Tutaj mamy zresztą więcej możliwości wyboru, a także – Polak potrafi! – propozycję z naszego kraju. Wszystko za sprawą rodzinnej firmy z Birczy w województwie podkarpackim i jej projektu o nazwie Unicamp 4.0. To ona stworzyła przyczepę kempingową, która na drodze jest w pełni funkcjonalną przyczepą kempingową spełniającą wszystkie

przepisy o ruchu drogowym, a na wodzie jest rekreacyjną łodzią kabinową o napędzie elektrycznym. Dzięki takiemu rozwiązaniu można z niej korzystać nawet na akwenach objętych strefą ciszy. Nie są wymagane też żadne pozwolenia ani uprawnienia tym bardziej, że dopuszczalna masa całkowita nie przekracza 750 kg!

Przyczepa ma cztery metry długości z dyszlem i sto osiemdziesiąt centymetrów szerokości. Jej wysokość to sto sześćdziesiąt centymetrów. Jej konkurentem jest niemiecka przyczepka pływająca Sealander, od której polski produkt jest nieco szerszy, choć niższy (Sealander ma sto osiemdziesiąt pięć centymetrów wysokości).

Wersja podstawowa Unicamp 4.0 nie ma kosztować więcej niż sześćdziesiąt tysięcy złotych netto, czyli jest porównywalna z niemieckim konkurentem, którego cena podstawowa to piętnaście tysięcy euro. Obydwie pływające przyczepy są więc zdecydowanie tańsze od „The Terra Wind”, choć wyposażeniem i wielkością równać się z nim nie mogą, obydwie nie mają też na pokładzie toalety.

Podniebny caravanning

Skoro zeszliliśmy już z lądu, to może zajrzyjmy co dzieje się w przestworzach? Tam też znajdziemy przyczepę, a nawet jeszcze więcej, bo przyczepę polskiej produkcji! Co prawda, był to projekt jednorazowy, bo latająca przyczepa została połączona z balonem dla potrzeb znanego angielskiego programu „Top Gear” w 2009 roku. Zestaw zbudowano specjalnie dla prezentera programu Jamesa Maya, który chciał „znaleźć inne spojrzenie na caravanning i postanowił polatać przyczepą...”. Została ona dostarczona do projektu kilka miesięcy wcześniej przez Freedom Caravans Partner w Staffordshire do Wielkiej Brytanii. W niebo wzbiła się po drobnych modyfikacjach oraz podczepieniu śmigła, silników, dwóch palników na propan-butan. Zachowano oczywiście niezbędne minimum ogólnej masy, funkcjonalność wnętrza oraz zastosowano dodatkowe zabezpieczenia i... polska przyczepka wzbiła się w powietrze! To jeden z najbardziej oryginalnych pomysłów na caravanning, prawda?

Oryginalny design

Powróćmy na ziemię i przyjrzyjmy się pierwszej i jedynej w naszym przeglądzie przyczepie rozkładanej. Znalazła się tutaj z powodu swojego uroku, który ukazuje po rozłożeniu. To holenderska przyczepa o nazwie „Opera”, która zadebiutowała w 2010 roku i od razu wzbudziła duże zainteresowanie. Co ją wyróżnia? Oryginalny design, wysuwana weranda i dwa elektrycznie ustawiane łóżka, które mogą zostać przekształcone w jedno duże łóże. „Operę” można nabyć za około trzydzieści cztery tysiące euro. Czy to drogo? Niewątpliwie wygląda ona atrakcyjnie i nowocześnie, jednak jej cena znacznie przewyższa ceny „normalnych” przyczep kempingowych renomowanych producentów. Mimo wszystko – jest na co popatrzeć, prawda? Dodajmy, że obudowa zewnętrzna wykonana jest z poliestru (do wyboru w trzech kolorach), a wnętrze wykończono w drewnie. W środku mamy kuchenkę, lodówkę, zlew ze stali nierdzewnej, toaletę chemiczną i prysznic z możliwością używania go na zewnątrz.

Amerykański sen

Przenosimy się teraz za ocean, gdzie w Ameryce Północnej powstały dwie przyczepy, z których najbardziej znaną jest amerykańska przyczepa Airstream, produkowana od blisko czterdziestu lat. Jej charakterystyczny kształt srebrnego pocisku znają chyba wszyscy miłośnicy caravanningu. To także przyczepa najczęściej pojawiająca się w amerykańskich filmach i reklamach. Do znanych miłośników Airstream należą m. in. amerykański aktor Matthew McConaughey czy Pamela Anderson. Mało kto zdaje sobie jednak sprawę z tego, że charakterystyczny kształt i aluminiowa powłoka tych przyczep nie są tak bardzo oryginalne, jak wielu z nas myśli.

Jest ona co prawda najbardziej znaną przyczepą o aerodynamicznych kształtach przypominających pocisk czy kadłub samolotu, jednak powstała dwa lata po przyczepie o nazwie „Bowlus Road Chief”. W 1934 roku zbudowano pierwszą z nich, a wykorzystano do niej także lekkie materiały, z których budowane są samoloty. Konstruktor William Hawley Bowlus nazwał ją „Bowlus Road Chief” (w swobodnym tłumaczeniu „Bowlusa król szos”). W latach 1934-1936 zbudowano osiemdziesiąt tych przyczep. Do dziś przetrwało ich blisko czterdzieści, z czego ponad tuzin zostało poddanych renowacji. I te odrestaurowane egzemplarze osiągają olbrzymie ceny na aukcjach. Dwie z nich, wyprodukowane w 1935 roku, zakupiło małżeństwo: Helena Mitchell i John Long. Dlaczego o tym piszemy? Bo nie tylko zakupili, ale postanowili przywrócić istnieniu tę legendarną przyczepę.

Stąd właśnie w naszym zestawieniu „naj” przyczep i kamperów znalazła się przyczepa „Bowlus Road Chief”, która produkowana jest także na kontynencie amerykańskim, ale w Kanadzie, skąd pochodzą Helena i John. Egzemplarze budowane są ręcznie i na zamówienie. Każda z nich łączy technologie sprzed lat (konstrukcja z polerowanych blach aluminiowych łączonych nitami) z rozwiązaniami z dwudziestego pierwszego wieku. Produkowane są ręcznie z aluminium, a na każdą z nich zużywa się kilka tysięcy nitów! Podobnie produkuje się zresztą przyczepy Airstream, tylko że w nich właściciel nie może sobie zażyczyć umieszczenia swojego imienia na nadkolach przyczepy na karoserii! Jak widać, swój własny „Bowlus” można personalizować nawet w samej nazwie.

Przyczepa jest oryginalna i nietypowa nie tylko ze względu na wygląd. Bardzo nietypowo się też do niej wchodzi, bo przez drzwi umieszczone z przodu - nad dyszlem! To rozwiązanie praktycznie niespotykane. Wchodzimy zresztą przez część kuchenną. I ten niesamowity połysk karoserii, w której można się przeglądać!

Caravanning królewski

Czas kończyć nasz subiektywny przegląd, lecz przypomnijmy jeszcze wydarzenie, które miało miejsce 22 listopada 2012 roku na Wyspach Brytyjskich. Wtedy to, pierwszy raz w historii, członek rodziny królewskiej przebywał w kamperze! Była to sama królowa Elżbieta! Wraz z mężem, księciem Filipem, odwiedziła fabrykę przyczep i kamperów Bailey w Bristolu (to ona dostarcza przyczepy do konkursu „The Towcar of the Year Awards”). Wizyta związana była z jubileuszem fabryki, która obchodziła 65-lecie uruchomienia produkcji.

Królowa pierwszy raz nie tylko weszła do pojazdu kempingowego, ale nawet odbyła krótką przejażdżkę kamperem Approach SE 760 produkowanym w Bristolu!

Królewska para (przypomnijmy, że królowa miała wówczas 87 lat, a księżę Filip 92 lata!) była pod dużym wrażeniem średniej klasy kampera. Czyż nie jest to najlepsze podsumowanie artykułu o najbardziej oryginalnych i niezwykłych pojazdach kempingowych?

Oprac. Dariusz Wołodźko

Artykuł pochodzi z numeru 1(66) Marzec-Kwiecień 2015 Polskiego Caravanningu

Źródło: