

Jak wygodnie spać w kempingowaniu? Sprawdziliśmy

data aktualizacji: 2019.08.22



Sypialnia uchylana ze ściany czy opuszczana z podsufitki? Dlaczego z ogłoszeniem zwycięstwa koncepcji sypialni opuszczanej z podsufitki należy się wstrzymać - pisaliśmy całkiem niedawno.

Idealnie przylegające do sufitu, by aktywowane gwarantowały wygodny sen na piętrze, nie niwecząc przy tym kącika jadalnego i jednocześnie wypoczynkowego na parterze? Takie moduły powstały na potrzeby aranżacji kempingowców. Kombinacja tych rozwiązań może dać zaskakująco dobre efekty na pokładzie zdecydowanie szczupłych wnętrz.

Kempingowcy

Potrafiają się świetnie kamuflować po zapadnięciu zmierzchu i niestraszna im szczupłość wielkomiejskich parkingów. Gwarantują łatwość prowadzenia niczym samochody osobowe, a blaszane wnętrza skrywać mogą wszystkie zdobycze prawdziwego „domu na kołach”. Dlaczego kempingowcy? Ich udział w rynku europejskim rośnie, a pośród nowo rejestrowanych w roku ubiegłym po raz pierwszy przekroczyć miały próg 30%! Krótko mówiąc, kategoria zabudów kempingowych bazujących na fabrycznym poszyciu zyskała status dominujący.

Oczywiście największe ograniczenie takich wnętrz wiąże się ze szczupłością kubatury. Cóż, ok. 6-8 kubików za przednimi fotelami w przypadku krótkich vanów ze średnim czy wysokim dachem to niewiele, ale w sam raz na urządzenie noclegu dla pary podróżnych. I tym tropem poszli włoscy

inżynierowie z Project 2000 Srl – firmy, która od połowy lat 90. ubiegłego wieku specjalizuje się w projektowaniu rozwiązań technologicznych dla branży carawaningowej. Project 2000, marka należąca dziś do amerykańskiego międzynarodowego koncernu Lippert Components, rozwija koncepcję kombinowanych modułów wypoczynkowo-sypialnych nie tylko na potrzeby tzw. pierwszego montażu, ale także z myślą o rynku wtórnym, więc dla najszerzego grona fanów carawaningu.

Najnowsze moduły zaprojektowano tak, by „oszukiwały kubaturę” – by realizując strefę wypoczynkowo-sypialną, brały poprawkę na krzywizny ścian bocznych. Pierwszy patent przejawia się w dynamicznej konstrukcji stelaża, który gwarantuje urządzenie noclegu w poprzek do kierunku jazdy, więc nie bacząc na łukowo poprowadzoną linię karoserii.

Smart Extension

Punktem wyjścia dla tak nazwanego modułu jest założenie, że najlepszym rozwiązaniem dla absolutnego komfortu na pokładzie szczupłych pojazdów jest łóżko poprzeczne z tyłu pojazdu. Tylko wtedy dostępna jest maksymalnie duża kubatura w przedniej części, gdzie w kampervanach o krótkim rozstawie można zaaranżować kabinę łazienki i aneks kuchenny.

Dla powodzenia realizacji opuszczanej sypialni o dynamicznej konstrukcji stelaża niezbędny jest montaż systemu stabilizującego w postaci dwóch szyn do ścianki z otworem drzwiowym – ta dzielić będzie na pół kubaturę projektowanego kampervana. Za realizację ruchu (góra-dół) odpowiedzialne są dwie taśmy nawijające się na rolkę u szczytu podsufitki, w sąsiedztwie tylnych drzwi. Dynamiczna konstrukcja stelaża na czas jazdy pozostaje ukryta pod oryginalną podsufitką pojazdu typu furgon czy van, by po opuszczeniu użytkownik mógł aktywować wysunięcie się boków. Łóżko ma więc zmienną długość. Gdy tylko mechanizm elektryczny opuści je na wysokość gwarantującą dostawienie możliwie największego elementu materaca, elektroniczny układ sterowania wysunie z boków „brakujące” elementy. Gdy łóżko jest podniesione, swoboda poruszania się w salonie jest wyjątkowo duża i pozostawia miejsce na wiele wariantów wyposażenia. Można np. zaaranżować szafki podsufitowe.

Takie rozwiązanie oferuje niesamowitą swobodę aranżacji, skoro stelaż w podsufitce ma tylko 110 cm, a rozciąga się do 185 cm. Smart Extension schowa się więc nawet pod najmniejszymi podsufitkami! A skoro miejsce do spania wydłuża się tam, gdzie oblachowanie pojazdu gwarantuje uzyskanie możliwie pełnowymiarowej sypialni, to nic nie stoi na przeszkodzie, by gwarantowało sen dwójce podróżnych. Pomysł sprawdzi się na pokładach możliwie szerokich pojazdów. Przykładowo Ford Transit i VW Crafter w najszerzym punkcie mają po ok. 198-199 cm, Iveco VI generacji ok. 201 cm, najszerze są Fiat Ducato i Renault Master – po ok. 205-207 cm. Od wymiarów tych wypada odjąć po kilka centymetrów z każdego boku, mając na uwadze profile zamknięte blaszanego poszycia i pokusę izolacji termicznej takich ścian. Stąd powód, dla którego mowa o sypialniach niepełnowymiarowych.

Smart Extension świetnie koresponduje z realizacją o nazwie Smart Bench, co gwarantuje urządzenie w tyle pojazdu piętrowych sypialni w układzie 2+2, by zaspokoić potrzeby posiadaczy kampervanów z dłuższymi rozstawami osi, w których za szoferką zmieści się także drugi rząd siedzeń.

Smart Bench

Ów moduł zaprojektowano z myślą o instalacji w podłodze pojazdu, możliwie blisko jednej ze ścian wnętrza. Smart Bench (z ang. sprytna ławka) to rozwiązanie „na parterze” typu 2w1. Złożona ławko-sypialnia jest głęboka na niecałe 26 cm, a sam stelaż z podnóżkiem ma jeszcze mniej, bo ok. 12 cm, więc o tylko tyle uszczupla szerokość pojazdu. W dodatku uszczupla tylko na wysokości ok. 1 metra od podłogi.

– Smart Bench stanowi odpowiedź na potrzeby rynku brytyjskiego, gdzie wśród fanów carawaningu bardzo popularne są małe vany i kompaktowe furgony, a ich użytkownicy pożądamy przede wszystkim wygodnych sof w strefie wypoczynkowej – przybliży ideę projektu Silvia Bianchi, technical sales

manager Project 2000 S.r.l. - Nasze najnowsze propozycje powstały z myślą o producentach kamperów, ale oczywiście nic nie stoi na przeszkodzie, by użyć ich na czas realizacji rzemieślniczych. Skądinąd każdy z prezentowanych modułów aranżacji stref wypoczynkowych dostępny jest już w ofercie najpopularniejszych dystrybutorów akcesoriów carawaningowych. Można też zamawiać takie via internet, np. z witryny Reimo.

Gdy Smart Bench rozłożyć do pozycji wertykalnej, to stelaż wznosi się nad podłogą na wysokość ok. 40 cm. Gdy nie wysuwać stelaża, uzyskujemy wygodną ławkę do siedzenia o szerokości ok. 120 cm. Wystarczy wówczas doposażyć taką w tapicerowane siedzisko i oparcie. A co z funkcją wypoczynkową? Po zamontowaniu po przeciwnej stronie drugiego takiego modułu zyskujemy kącik jadalny, który po rozłożeniu może stanowić sypialnię zrealizowaną oczywiście w poprzek pojazdu. Za sprawą wysuwanych stelaży (w zakresie od 615 mm do 995 mm) długość posłania jest w pełni regulowana i może wynosić blisko 2 metry (2 x 995 mm).

Smart Bench Evo

Rozwinięciem propozycji stworzonych dla kampervanów jest wersja Evo, która na pierwszy rzut oka przywodzi skojarzenia z mechanizmem domowych „amerykanek”. A jak wiadomo, takie za dnia mogą służyć jako kanapy, czyli wygodne miejsce do siedzenia, a wieczorem dzięki specjalnej konstrukcji można je szybko przekształcić w miejsce do spania nawet dla dwóch osób.

- Nasza „inteligentna ławka” idealnie nadaje się do strefy dziennej, by na czas snu uzyskać wygodne łóżko rozkładane nad opuszczonym stolikiem - oczywiście w poprzek do kierunku jazdy. Wystarczy, by krawędź stelaża Smart Bench Evo zlicowała się z konstrukcją siedzisk po przeciwnej stronie - dodaje Silvia Bianchi.

Smart Bench Evo to trzy elementy, które po rozłożeniu tworzą stelaż o szerokości 120 cm i długości 130 cm. To kolejny krok w dziedzinie optymalizacji wymiarów. Głębokość mebla wynosi tylko 499 mm, więc gwarantuje uzyskanie szerokiego korytarza pomiędzy ławką, która na czas snu stanowić będzie wsparcie dla tapicerowanych elementów tak powstałej sypialni.

Opisane propozycje dowodzą, że triumf sypialni opuszczanych z podsufitki nie jest wcale taki pewny. Gdzie jak gdzie, ale na pokładach szczupłych pojazdów „spanie na ścianie” nadal trzyma się mocno.

tekst Rafał Dobrowolski

zdjęcia www.lippertcomponents.eu/project-2000

Artykuł pochodzi z numeru 1(80) 2018 Polskiego Carawangu

Źródło: