

Kamper Hymer - jak odchudzono giganta

data aktualizacji: 2019.07.21



Z liczbą ponad 55 000 sprzedanych egzemplarzy Hymery klasy B od ponad 30 lat cieszą fanów w pełni zintegrowanych kamperów w całej Europie. Najnowsze dzieła niemieckich inżynierów poddano delikatnej kuracji odchudzającej. Producent anonsował też nowatorski system energetyczny sprzęgający akumulatory ołowiowe z litowymi.

Te rynkowe bestsellery aż 29 razy zwyciężały w głosowaniu czytelników najpoczytniejszych magazynów niemieckich, w 2006 r. po raz pierwszy uhonorowano producenta kamperów laurem „Złotej Kierownicy”, czyli najbardziej prestiżowym tytułem europejskich plebiscytów motoryzacyjnych.

Od tego czasu w przemyśle motoryzacyjnym zmieniło się wiele, a oczkiem w głowie inżynierów odpowiadających za modernizowanie sztandarowej propozycji Hymera jest dziś odchudzanie. Zajęcie to wymagające, gdy chcesz trzymać się mocno poniżej magicznego limitu 3,5 tony w segmencie integrali premium. Wszak zanim podwozie z silnikiem trafi na linię montażową, już waży „tylko” 1,5 tony. Odtąd każdy komponent czy wyposażenie skrupulatnie waży się z dokładnością do 0,1 kg, a detale weryfikuje się jeszcze precyzyjniej. Dość powiedzieć, że uchwyty szafek nie są z odlewu cynkowego, ale z aluminium. Lekkie stopy, takie jak okna Seitz w aluminiowych ramach, to przy okazji synonim luksusu.

Hymer B - 678 i 698

Wspólnym DNA dla 7,5-metrowych integrali ze stajni Hymera jest obniżona rama AL-KO i fiatowskie podzespoły napędowe, włącznie z silnikiem Ducato 2,3 MultiJet (130 KM). Identyecznych wymiarów (750/225/290 cm) kampery różnią się koncepcją aranżacji tylnej części. W 678 pokój ma dwa łóżka wzdłużne do kierunku jazdy, a królewskie łoża w odmianie 698. Od przesuwanych drzwi rozciąga się iście królewski pokład! Wnętrza kamperów wykonano z dbałością o funkcjonalność i detale, a pod względem mnogości schowków podpodłogowych czy przyściennych szafek trudno szukać naśladowców. Źródłem cennych zdobyczy jest podwójna podłoga – gwarancja najlepszych właściwości izolacyjnych, o wysokości aż 36 cm, którą skrupulatnie zagospodarowano.

Hymer Pual 2.0

Sprawdzona od lat bryła kampera wykonywana w technologii Pual (od zewnątrz: blacha aluminiowa, pianka poliuretanowa, sklejka) gwarantuje nieporównywalnie lepszą od innych technologii izolację. Zaczepnięta z lotnictwa metoda łączenia formatek za pomocą klejenia z biegiem lat ewoluowała i dziś obywa się bez drewna czy połączeń skręcanych. Eliminacja mostków cieplnych idzie w parze ze stosowaniem minizastrzałów w miejscu łączenia płyt pod kątem prostym. Nie wdając się w szczegóły, bryła tak wykonanej zabudowy jest odporniejsza na siły skręcające, ściskające i wrywające. Dowód? Aż 5-letnia gwarancja mechaniczna limitowana przebiegiem 50 000 km. Niby drobiazg, ale gigantyczny garaż w tyle (aż 3800 l pojemności) deklaruje się nadal ładownością nominalną 350 kg, acz konstrukcyjnie jest przygotowany na ładunki o masie 450 kg.

Hymer klasy B to sprzęt całoroczny, co potwierdza ciekawe doświadczenie zrealizowane przez autoryzowanego dilerów w Polsce.

- Otóż wnętrze umyślnie wychłodzone do temperatury -15°C po zamknięciu drzwi i okien w przeciągu mniej niż 3 godzin łatwo ogrzać do temperatury +20°C – mówi Mateusz Klaja, współwłaściciel punktu dilerskiego marki Hymer z Bierunia. – To nie tylko zasługa gazowego ogrzewania postojowego Truma Combi 6, ale też poszycia zabudowy bez mostków cieplnych, których 3-centymetrowy rdzeń odpowiada właściwościom izolacyjnych ceglanego muru o grubości 68 cm! To, co cieszy na czas zimowego carawaningu, sprzyjać będzie oczywiście utrzymaniu chłodu wnętrza, gdy przyjdzie nam biwakować w najgorętsze dni lata.

5 kilogramów mniej

Najciekawszym pomysłem na powiększenie autonomii sztandarowej propozycji w klasie integrali jest system Hymer Smart Battery. Pomysł, by elektroblok sprzęgnąć nie tylko z akumulatorem postojowym, ale także z sześcioma modułami akumulatorów litowych HY-Tec 135, pozwolił przy okazji zredukować masę własną kampera o 5 kg. Wzorów takiego systemu jest wiele.

- To przede wszystkim większa niezależność od zewnętrznych źródeł energii, która idzie w parze z podniesieniem żywotności komponentów całego układu aż trzykrotnie! Dzieje się tak, bo baterie litowe przejmują większość cykli ładowania. Efekt jest taki, że wydłużono autonomię „domu na kołach” z niecałych trzech dni do ponad pięciu. Połączenie dwóch różnych systemów akumulatorowych skuteczniej oprze się także temperaturze zewnętrznej nawet poniżej 5°C – wymienia Mateusz Klaja.

Krótko mówiąc, nowy system łączy w sobie doskonałą wydajność akumulatorów litowych z niskim kosztem eksploatacji akumulatorów AGM. Skoro status ładowania jest inteligentnie regulowany, większa wydajność energetyczna pokładów źródeł pozwoli znacząco powiększyć autonomię postoju z dala od przyłącza 230 V.

tekst i zdjęcia Rafał Dobrowolski

Artykuł pochodzi z numeru 3(82) 2018 Polskiego Carawaningu

Źródło: