

Baza "pod kampery" produkowana w Polsce ?

data aktualizacji: 2019.11.27



Ostatnia część przeglądu rynku samochodów dostawczych - duże busy. Dla przemysłu caravanningowego to najważniejszy segment, wynikający z faktu, że na podwoziach i kabinach dużych busów powstaje najwięcej kamperów i kampervanów.

Fiat (FCA) i PSA (Peugeot, Citroen i Opel) Fiat i PSA od wielu lat wspólnie projektują i produkują duże dostawcze busy. Sevel Sud (wł. Società Europea Veicoli Leggeri Sevel S.p.A.) spółka joint venture pomiędzy koncernami FIAT Auto i PSA Peugeot Citroën, od lat 80. XX wieku zajmuje się głównie produkcją samochodów dostawczych. Fiat Ducato, Citroen Jumper i Peugeot Boxer w obecnej wersji jest tam produkowany od 2006 roku, a w roku 2014 przeszedł face lifting. Te trzy bliźniacze modele wytwarzane są w wielu wersjach nadwoziowych, w kilku wersjach długości i wysokości, jako blaszak, nadwozie przeszklone, kabina pojedyncza i podwójna do zabudowy, podwozie do zabudowy, z ramą wysoką i niską, z kabiną i napędem pod ramę AL-KO itp. Fiat i PSA montują własne silniki, z wyjątkiem 3.0d którego producentem jest IVECO i który trafia do wszystkich trojaczek. Nie dziwi więc fakt, że przeszło ponad 70% kamperów budowanych jest na bazie Ducato i jego klonów. W opcji dostępny jest też napęd 4x4, opracowany przez francuską firmę Dangel 4x4. Ciekawostką jest fakt, że kolejnym bratem zostanie Movano C, po tym jak PSA przejęło Opla. Koncern PSA powołał do życia nową spółkę, która w Gliwicach, tuż obok fabryki w której powstaje Opel Astra, buduje nowy zakład. Fabryka będzie produkowała nowego Jumpera, Boxera i Movano C - i to jest pewna wiadomość. Całkiem nie dawno, rynek obiegła informacja dotycząca fuzji koncernów FCA i PSA. Powstanie w ten sposób czwarty co do wielkości koncern motoryzacyjny. Firmy będzie wymieniać się technologią oraz wspólnie projektować i budować poszczególne modele. Najprawdopodobniej oznacza to, że również nowy Fiat Ducato może powstawać w Gliwicach na podobnych zasadach jak teraz trojaczki w Sevel.

(Wiadomo też, że kolejna generacja Opla Astry nie będzie produkowana w Gliwicach a jej miejsce zajmą Partner, Berlingo, Combo, Toyota Proace City i zapewne kolejny klon jakim może być Fiat Doblo.)

Renault Master oraz jego bliźniaczy model Opla Movano B produkowany jest od 2010 roku w Batilly we Francji przez firmę "Sovab", której właścicielem jest Renault. Pojazd zastąpił jednocześnie drugą generację Mastera oraz lekki samochód ciężarowy Renault Mascott.

Master ma nowoczesny design nadwozia oraz bardzo dobre własności przewozowe. Mastera możemy zamówić w wersji przednionapędowej lub z napędem tylnej osi, w których zastosowano wzmocnioną konstrukcję. Na bazie wersji tylnonapędowej powstał podwyższony Master 4x4 opracowany przez firmę Oberaigner. Na tej samej taśmie powstaje bliźniak Nissan NV400, który nie jest oferowany w Polsce. Kampery budowane na podwoziu Mastera/Movano B nie są częstym widokiem na drogach i spotyka się je sporadycznie mimo, że to Renault od 18 lat sprzedaje najwięcej samochodów dostawczych w Europie. Los Opla Movano B jest raczej przesądzony, Movano C będzie klonem Jumpera, Boxera i pewnie Ducato.

Iveco Daily VI produkowane od 2014 roku. W porównaniu do poprzedników jest całkowicie nową konstrukcją. W pojeździe zastosowano nową ramę, rozstawy osi oraz nowe zawieszenie. Auto występuje w ponad 8 tysiącach konfiguracji. Cechą szczególną Daily jest tylny napęd lub podwyższone terenowe wersje 4x4, na których buduje się większość kamperów wyprawowych. Kampery oparte na blaszanych oryginalnych nadwoziach nie są zbyt popularne, za to tylnonapędowe półintegrale i alki już tak. Można też spotkać Daily jako ciągnik siodłowy z naczepą. Ponieważ IVECO należy do koncernu Fiata, niektóre silniki są wspólne z Ducato.

Hyundai pozazdrościł europejskiej konkurencji i stworzył własnego busa o nazwie H350. Samochód występuje w krótkiej i długiej wersji, z nadwoziem stalowym zamkniętym lub jako podwozie z kabiną. Niemiecka firma #campeliebe przebudowała „blaszanego” H350 na campervana, wyposażając go nawet w dach typu Pop-Top. W Polsce jak na razie jedyną firmą przebudowującą H350 na wersję 9 osobową jest Carpol.

Ford Transit VIII generacji został zaprezentowany na początku 2013 roku. Najnowsze wcielenie tego dużego dostawczego Forda jest modelem globalnym co oznacza, że europejskie i amerykańskie wersje tego busa są do siebie bliźniaczo podobne. Bazowy Transit wyraźnie urósł co pozwoliło na wyraźną segmentację dostawczaków z pod znaku błękitnego owalu. Transita możemy zamówić z przednim i tylnym napędem oraz jako 4x4. Ilość wersji nadwoziowych i kombinacji rozstawów osi jest bardzo duża. Kamperów na bazie Forda Transita produkuje się coraz więcej, zresztą Ford zawsze mocno był obecny w branży RV. Za oceanem doceniane jest podwozie tylnonapędowe, na którym powstają półintegrale oraz stalowe wersje z napędem 4x4, na których powstają wielozadaniowe terenowe campervany.

Mercedes-Benz po zakończeniu współpracy z Volkswagensem, przeprowadził gruntowny face lifting swojego Sprintera. Pojawiła się nowa przednionapędowa wersja, której wcześniej nigdy nie było w ofercie. Sprinter produkowany jest w kilku rozstawach osi, w wersji podwozia z kabiną do zabudowy, z podwójną kabiną, oraz jako blaszany furgon w wielu odmianach długości i wysokości. Trzeba przyznać, że Sprinter 4x4 to najpopularniejsza baza dla wyprawowego campervana. Hymer bardzo promuje ostatnio swoje półintegrale bazujące na Sprinterach.

Volkswagen - MAN Prezentacja nowego Craftera definitywnie zakończyła współpracę VW z Mercedesem. Nowy Crafter i jego brat bliźniak MAN TGL to samodzielna konstrukcja Grupy VW. Oba samochody produkowane są w nowej fabryce we Wrześni i stamtąd dystrybuowane na cały świat. Bliźniaki występują w dwóch różnych rozstawach osi, trzech długościach i trzech wysokościach dachu. Po premierze Grand Caloforni 600 i 680 wiadomo już było, że VW namiesza na rynku caravaningowym. Jak grzyby po deszczu powstały niezależne od fabryki kempingowe adaptacje stalowego nadwozia Craftera i TGL'a. Niektóre firmy zaprezentowały nawet półintegrale a nasz rodzimy Baltcamp, sam podwyższył dach w MAN'ie. Craftera możemy oczywiście zamówić z automatyczną skrzynią DSG i napędem 4x4, nie wspominając o systemach wspierających kierowcę.

Co nas jeszcze czeka? Całkiem niedawno dwie niemieckie konkurencyjne względem siebie firmy Ford i Volkswagen ogłosiły alians dotyczący samochodów dostawczych - mają wspólnie projektować i produkować samochody dostawcze. Pierwszym dzieckiem, które przyjdzie na świat około 2022 roku ma być „jednotonowy” pickup 4x4. Wyobrażacie sobie, że Ford Ranger i VW Amarok to będzie technologicznie to samo auto? Albo Crafter i „duży” Transit? Czy wyobrażacie sobie, że główna baza „pod kampery” może powstawać w Gliwicach? W głowie się nie mieści, ale cytując klasyka „oby przyszło nam żyć w ciekawych czasach”.

Źródło: