

Koła pojazdów kempingowych

data aktualizacji: 2025.09.09



Europejska flota kamperów to przede wszystkim pojazdy o dmc do 3,5 t. Z szacunków organizacji branżowej ECF wynika, że tylko 1-2% to modele o dmc powyżej 5,5 t, aczkolwiek nabywców znajdują także największe pojazdy tego typu

Nie tylko wśród fanów caravaningu panuje pogląd, że nie sposób znaleźć dwóch identycznych domów na kołach. Czy to kamper, czy przyczepa - każdy jest produktem mocno zindywidualizowanym już na etapie zabudowy mieszkalnej. Co innego opony i felgi. Tu akurat detale techniczne wiedzą prym.

Już w latach 60. XX w. na Zachodzie dom na kołach był symbolem wolności, a produkcja pojazdów i akcesoriów kempingowych stanowiła ważną gałąź gospodarki. Gdyby tak szacować potencjał przemysłu carawaningowego, biorąc za punkt wyjścia rejestracje nowych pojazdów kempingowych (kamperów i przyczep kempingowych), to „złoto” dzielą Amerykanie i Kanadyjczycy (64,6% stanu posiadania), Europejczycy cieszą się „srebrem” (25,5%), a mieszkańcy Antypodów „brązem” (6,7%). Ani Japończycy (0,9%), ani nawet cała Afryka (0,3%) czy Ameryka Południowa (0,6%) nie są w stanie zagrozić Chińczykom, jeszcze dekadę temu nieobecnym w swoim rankingu, a dziś deklasującym obywateli Korei Południowej.

Tu uwaga. Owe szacunki były aktualne jeszcze na początku 2017 roku. Od tego czasu klasa średnia w Państwie Środka szturmem oblega kolejne edycje targów carawaningowych, by wejść w posiadanie domów na kołach, bo też kempingów przybywa tu w tempie niemającym precedensu.

Pomijając, jak zmieni się ranking pod przywództwem Chin - dziś to ledwie 1,1% globalnego rynku - zastanawiający jest obrót wydarzeń w europejskim przemyśle carawaningowym. Rokrocznie w krajach UE sprzedaje się co czwarty dom na kołach. Według najnowszych szacunków ECF

(Europejskiej Federacji Caravaningowej) z połowy 2021 r. po Starym Kontynencie jeździło wtedy ok. 2,5 mln kamperów i 3,5 mln przyczep kempingowych. Z modą na caravaning, czyli na fali post-covidowej rzeczywistości, przybyło blisko 0,5 mln kamperów, bo też od przynajmniej dekady ta kategoria pojazdów cieszy się największym popytem debiutujących entuzjastów podróżowania – nowych egzemplarzy rejestruje się dużo więcej niż nowych przyczep.

- Do widocznego wzrostu popularności kamperów przyczynił się okres pandemiczny. Między 2021 a 2022 rokiem ograniczenia w przemieszczaniu się, a następnie obostrzenia związane z noclegami doprowadziły do znaczącego wzrostu sprzedaży zarówno kamperów, jak i opon do pojazdów z tego segmentu. Aktualne lata to czas stabilizacji sprzedaży, niemniej jednak na znacznie wyższym poziomie, niż miało to miejsce przed pandemią – potwierdza Paweł Skrobisz, technical customer services manager w Continental Opony Polska.

Ostatnie lata to czasy niesamowicie nieprzewidywalnego, bo zupełnie nowego fana caravaningu. Indywidualista, statystycznie młodszy o pokolenie – bardziej w wieku produkcyjnym niż emerytalnym. Wyniki badania „Kultury caravaningowej” Grupy Erwin Hymer (EHG) dowodzą, że statystyczny fan caravaningu to 39-latek, aktywny zawodowo mieszkaniec 3-osobowego gospodarstwa domowego. 31% ankietowanych deklaruje podróże w parach. Bez dzieci najczęściej wyjeżdżają Niemcy, Austriacy i Szwajcarzy, a to wymarzona załoga na pokładzie mniejszego pojazdu silnikowego, bo kampervana.

Kampery, ale też coraz częściej właśnie kampervany powstające na furgonach – możliwie wszechstronnego użytku codziennego – są na ścieżkach wzrostu. Wypada odnotować niebagatelną różnicę. O ile za Oceanem prym wiodą duże, nierzadko 7-tonowe i jeszcze cięższe, bo 3-osiowe apartamenty na kołach, to na Starym Kontynencie obiektem pożądania są egzemplarze w limicie wagowym do 3,5 t, więc dostępne dla posiadaczy najpopularniejszego prawa jazdy – kategorii B. Co innego, że współczesne pojazdy tego typu z rzadka deklarują się satysfakcjonującą ładownością. To dlatego organizacja ECF odegrała znaczącą rolę m.in. w wywołaniu dyskusji w Parlamencie Europejskim na temat wprowadzenia ułatwień dla posiadaczy prawa jazdy kategorii B – mowa o zasadności podwyższenia dmc kamperów z 3,5 t do 4,25 t.



Od kilku lat przybywa kamperów z napędem 4x4, które w standardzie mają opony BFGoodrich

Obojętnie, czy to kamper bazujący na pojeździe z lat 80. ubiegłego wieku, czy też najnowszy produkt przemysłu motoryzacyjnego – wszystkie poruszają się w górnym limicie ładowności. Nie jest też tajemnicą, że nietrudno o przeładowanie. To stąd procedury podniesienia limitu wagowego, z których skwapliwie korzystają fani caravaningu w niektórych krajach UE. W Niemczech czy w Niderlandach posiadacze kamperów mogą już korzystać ze ścieżki legislacyjnej, by poruszać się takimi w wyższej kategorii wagowej. Komu limit 3500 kg nie wystarcza, ten montuje pneumatykę zawieszenia, wymienia felgi i opony na te z wyższym indeksem, a po wizycie w stacji kontroli pojazdów otrzymuje nowy dowód rejestracyjny.

Wymogi, którym muszą sprostać opony wykorzystywane przez fanów podróżowania, stale rosną. W 2003 r. Europejska Organizacja Techniczna ds. Opon i Obręczy (ETRTO) zarekomendowała, by do kamperów stosować ogumienie z oznaczeniem CP – zamiast C stosowanego w pojazdach dostawczych

Zamiast 3500 kg- nawet 4700 kg dmc!

Kamper czy przyczepa to nie ekwiwalent domu z piwnicą i garażem. I nie bez powodu każdy producent chwali się odchudzeniem najnowszej propozycji. W tej branży zrzućcie kilograma, a nawet 10 dekagramów jest skrupulatnie odnotowywane, gdy klient zamawia dodatkowe wyposażenie. I tak np. kilka lat temu konsekwentne wykorzystanie technologii lekkiej konstrukcji oraz znaczące udoskonalenie konstrukcji nośnej i profilu ramy pozwoliło obniżyć sprawdzone podwozie AL-KO o kolejne 90 mm. Uzyskano też dodatkowe miejsce i zwiększono ładowność o... kilka kilogramów, co w przypadku kampera stanowi nie lada wyzwanie. Najnowsza propozycja jest już rekomendowanym rozwiązaniem dla modyfikowanych pojazdów seryjnych marek tj.: Fiat, Peugeot, Citroën i Mercedes-Benz. Także dla 3-osiowych kamperów o dmc 5,5 t.

Wejście do wyższej kategorii wagowej jest o tyle realnym panaceum, np. na mandaty za przeładowanie, że kampery są budowane wieloetapowo. Ich bazę stanowią pojazdy konstrukcyjnie przewidziane do przenoszenia większych obciążeń. A że prawo jazdy kategorii B jest najbardziej powszechnym wśród uprawnień posiadanych przez fanów caravaningu, toteż zabudowujący wystawia certyfikat zgodności (CVO/CoC) w niższej kategorii wagowej. Certyfikat ten skrywa cechy techniczne oraz dane pojazdu opisujące model i niezbędne do homologacji.

Jeszcze w 2017 r. można było napisać: 3 na 4 kampery w Europie bazują na Fiacie Ducato. I faktycznie, przez długie lata model ten był bestsellerem, a jego udział w segmencie light-commercial vehicle (LCV), ale też wśród średniej wielkości pojazdów (medium size) o dmc do 4 t znacząco urósł - z 14,8% do 21,3%. Od tego czasu mocno po piętach wiodącej bazie depczą takie firmy jak VW, Mercedes, MAN. Przykładowo, jeden z większych graczy w branży carawaningowej, tj. Grupa Knaus Tabbert, podczas targów Caravan Salon 2023 prezentowała ciekawą infografikę, z której wynikało, że w ciągu roku udział pojazdów grupy Stellantis spadł z 74% do 49%, drugie miejsce ma MAN TGE (wzrost z 18% do 22%), a trzecie VW Crafter (21%). W krótkim czasie pozycja Mercedesa Sprintera umocniła się niemal dwukrotnie (z 4% do 7%). Skądinąd Europa jest dziś najsilniejszym rynkiem dla dywizji Mercedes-Benz Vans - odpowiada za 60% całkowitej sprzedaży na świecie. Także w USA sprinter podwoił swój udział w rynku - z 8% w 2018 r. do 16% w 2022 r., co również zapewniło mu silną pozycję rynkową.

Tu nadmienimy, że pod względem posiadanej floty kamperów na pierwszym miejscu w Europie są fani caravaningu z Niemiec - już w 2020 r. zarejestrowanych było tam dokładnie 674 697 egzemplarzy, 559 800 we Francji, 240 915 we Włoszech, a np. w Austrii 32 777. Polska w krótkim czasie wyrosła na liczący się rynek - już w 2018 r. zarejestrowano u nas ok. 500 nowych kamperów, co stanowiło wzrost o ponad 40% w stosunku do roku poprzedniego. Wtedy też w bazie CEPiK było zarejestrowanych ponad 36 tys. kamperów. A nie jest przecież tajemnicą, że w rękach fanów caravaningu może być sporo więcej tego typu pojazdów - z różnych względów zarejestrowanych jako „osobowe” czy „ciężarowe”.

Na jednym biegunie mamy Holendrów, którzy wyruszają zwykle na dwutygodniowe wakacje, a obrany cel podróży ma gwarantować infrastrukturę niezbędną dla zatrzymania przyczepą kempingową. Na drugim plasują się Włosi, którzy są też w awangardzie wynajmu krótkoterminowego kamperów, a ich podróże przerywane są postojami w miejscach gwarantujących bogaty wachlarz aktywności - od sportu po kulturę. To o tyle istotne, że tylko 15% fanów caravaningu z Italii jest w posiadaniu własnych, nierzadko nawet 7-osobowych (sic!) kamperów, więc zdecydowanie najbardziej objuczonych „nadbagażem”. Dla porównania: aż 37% Holendrów ma własnego kampera i nierzadko jest to model o dmc ok. 4,5 t. Nie dziwi też ich tęsknota za górami (31%). To dlatego kempingi zimowe stają się coraz popularniejsze. 35% europejskich fanów ma już za sobą tzw. zimowy carawaning, a 80% twierdzi, że chciałoby znów wyruszyć w podróż zimą.

I tu wreszcie dochodzimy do ogumienia, które sprostą oczekiwaniom czerpiących radość z podróżowania.



Producenci klasycznych kamperów, tj. powstających na ramie z silnikiem i/lub z kabiną, skwapliwie korzystają z walorów obniżonej i lekkiej ramy AL-KO. W niektórych krajach UE można też podnieść dmc takiego pojazdu z 3500 kg do nawet 4700 kg

Opona w miarę wszechstronna

Od 1 października 2024 r. w Niemczech w zimowych warunkach drogowych nie wystarczą już opony z symbolem M+S – tylko opatrzone „symbolem alpejskim” spełniają nowe wymagania. Kiedy u naszych zachodnich sąsiadów należy jeździć na oponach zimowych? Otóż w Niemczech nie ma ogólnego wymogu dotyczącego obowiązku stosowania opon zimowych, natomiast w przepisach prawa o ruchu drogowym istnieje wymóg sytuacyjny: „kierujący pojazdem mechanicznym może poruszać się podczas gołoledzi, po śniegu i w błocie pośniegowym tylko wtedy, gdy wszystkie koła są wyposażone w opony, które spełniają wymagania § 36 (§ 2 (3a) StVO)”.

Dlaczego w ogóle zaostrzono przepisy? Otóż symbol M+S (ang. Mudd+Snow, czyli po polsku błoto+śnieg) to nic więcej jak deklaracja producenta, świadcząca o tym, że opony poradzą sobie na śniegu i błocie. Za taką deklaracją nie idzie nic więcej. Nie są wymagane testy, które mogłyby zweryfikować marketingowy slogan. Co innego opony zimowe opatrzone „symbolem alpejskim”, czyli trzech szczytów górskich i płatka śniegu (three-peak mountain snowflake, w skrócie 3PMSF).

Z kolei na indeksy prędkości opon powinni zwrócić uwagę wybierający się do Włoch. Kraj rejestracji pojazdu nie ma znaczenia. Nowy obowiązek dotyczy wszystkich pojazdów – także kamperów. Od 15 kwietnia 2025 r. na drogach Włoch zaczęły obowiązywać nowe przepisy dotyczące opon w samochodach. Od 16 maja do 14 października dotyczą one poruszających się na oponach zimowych i całorocznych.

Jak widać, rosną wymogi, którym muszą sprostać opony wykorzystywane przez fanów podróżowania. Czy takie ogumienie faktycznie różni się od stosowanego w pojazdach dostawczych? Na ogólną wydajność każdego pojazdu drogowego istotny wpływ ma wydajność opon, które wraz z felgami przenoszą obciążenie. Na ich zachowanie wpływa także ruch kół, który jest kontrolowany przez podwozie. Dlatego integrację opon z podwoziem pojazdu należy dokładnie przeanalizować, wykorzystując wszystkie dostępne metody badawcze.

Rekomenduje to Applus IDIADA, jednostka badawcza, która od wielu już lat homologuje pojazdy kempingowe. Na potrzeby europejskich producentów zajmuje się w Hiszpanii obiektywną oceną opon i realizuje kompleksowe testy: pomiary drogi hamowania i opóźnienia na nawierzchniach o różnej przyczepności (asfalt o dużym współczynniku tarcia, płyty bazaltowe, beton obrobiony, nawierzchnia żwirowa). Zaawansowana aparatura pozwala inżynierom ds. podwozi uwzględnić osiągi opon już na etapie projektowania pojazdu. Firma ta opracowała własną procedurę opartą na pomiarach laboratoryjnych i poligonowych, umożliwiającą uzyskanie precyzyjnych, a przede wszystkim reprezentatywnych danych dotyczących zachowania opon.

Duży zwis tylny, wysoko położony środek ciężkości, nierównomiernie rozłożony ładunek, a oprócz tego długie parkowanie niemal zawsze w górnym limicie dmc – opony montowane w niektórych typach dużych samochodów kempingowych mogą podlegać przeciążeniu statycznemu i/lub dynamicznemu, związanemu z rozkładem obciążenia z racji konstrukcji pojazdu i warunków użytkowania. To dlatego w 2003 r. Europejska Organizacja Techniczna ds. Opon i Obręczy (ETRTO) zarekomendowała, by do kamperów stosować ogumienie z oznaczeniem CP – zamiast C stosowanego

w pojazdach dostawczych.



Dla zwiększenia komfortu wykorzystuje się dedykowane amortyzatory (np. Bilstein Camper). Po zamontowaniu pneumatyki zawieszenia i modyfikacji układu jezdnego można mieć kampera na kategorię prawa jazdy C. Przykładowo, czy to furgon, czy podwozie pod zabudowę kempingową, Fiat Ducato może mieć dmc 4700 kg, a taki MAN TGE powstaje w klasach o dmc: 3 t, 3,5 t, 3,88 t, 4 t, 5 t i 5,5 t. Przewidziane przez producenta pojazdu ogumienie występuje w rozmiarach: 205/75 R 16 C 113/111, 235/65 R 16 C 115/113, 235/65 R 16 C 121/119

Ogumienie z oznaczeniem Camping Pneus (CP)

Odmienne parametry i wymagania dotyczące opon sprawiły, że w 2006 r. firma Continental wprowadziła produkt dedykowany tego rodzaju pojazdom – oponę VancoCamper. Ogumienie przeznaczone do kamperów można łatwo rozpoznać po literach „CP”, umieszczonych zaraz po rozmiarze. Litera CP są skrótem od Camping Pneus, co z francuskiego oznacza „opony do kamperów”. W 2017 r. Continental odnowił grę opon należących do tego segmentu, wprowadzając linię VanContactCamper. Odpowiedzią Francuzów jest Michelin CrossClimate Camping, opona, która uzyskała ocenę A w kategorii przyczepności.

Czym różnią się opony z oznaczeniem CP od rozpowszechnionego standardu wzmocnionej opony do pojazdów dostawczych? Otóż o ile opony z oznaczeniem C zaprojektowano do pracy z ciśnieniem rzędu 4,75 bara (69 psi), to produkt rekomendowany do kamperów przystosowany jest do ciśnienia rzędu 5,5 bara (80 psi).

– Opony oznakowane CP mają specjalną konstrukcję i wzmocnioną ścianę boczną, co pozwala im sprostać szczególnym warunkom użytkowania. Taka opona wytrzyma większe ciśnienie, zapewnia lepsze prowadzenie i większą odporność na naprężenia, tj. duże obciążenia, dłuższe parkowanie – podkreśla Piotr Staszałek, PR manager & press officer w Michelin Polska Sp. z o.o. – Opona z oznaczeniem CP wymaga zastosowania zaworu metalowego lub specjalnego zaworu gumowego do samochodów kempingowych. Są one niezbędne dla ciśnień powyżej 4,5 barów.

Wyższe ciśnienie nie pociąga za sobą wzrostu nośności ogumienia w porównaniu do opon z oznaczeniem C. Natomiast takiej konstrukcji opona lepiej znosi długotrwały postój (obciążenie statyczne). A to o tyle istotne, że jeżeli opony długo nie będą użytkowane, należy je zdemontować (razem z kołami) i na czas przechowania zmniejszyć wartość ciśnienia o połowę.

– Rynek opon kamperowych jest bardzo specyficzny, a to ze względu na wymagania, które musi spełniać ogumienie przeznaczone do tego rodzaju pojazdu. Przede wszystkim jest to związane z masą całkowitą pojazdu, która najczęściej oscyluje w granicach 3,5 t – zaznacza Paweł Skrobisz, Continental Opony Polska. – Ponadto wyposażenie auta w sprzęty codziennego użytku powoduje, że opony muszą być przystosowane do większych obciążeń. Kolejną niezwykle istotną kwestią jest czas postoju. W zdecydowanej większości kampery przebywają na miejscach postojowych, a tylko przez krótki czas przemieszczają się po drogach między lokalizacjami. W związku z tym opony do takich pojazdów muszą być odporne na skutki długotrwałego postoju, takie jak odkształcenia konstrukcji, stopek czy bieżnika. Aby odpowiednio dbać o ogumienie, niezwykle ważne jest stosowanie się do maksymalnego obciążenia opon. Ostatnim, ale równie ważnym wymogiem jest odporność na uszkodzenia. Decydując się na taki rodzaj podróży, kierowcy bardzo często zjeżdżają z utwardzonych nawierzchni i poruszają się po drogach wewnętrznych (m.in. leśne, gruntowe). To znacząco zwiększa ryzyko uszkodzenia bieżnika czy ściany bocznej.



Od 2003 r. Europejska Organizacja Techniczna ds. Opon i Obręczy (ETRTO) zaleca, aby opony do kamperów obok rozmiaru na boku miały oznaczenie CP – zamiast C stosowanego w oponach do samochodów dostawczych. Opony z oznaczeniem CP są projektowane z uwzględnieniem specyficznej charakterystyki obciążenia tych pojazdów oraz zgodnie z zaleceniami ETRTO. Na zdjęciu opona Continental VanContact Camper

Opony to fundament domu na kołach

Obaj wspomniani producenci do dziś wiodą prym w dostarczaniu opon z oznaczeniem CP. W 2016 r. zadebiutowała Michelin CrossClimate+, druga generacja pierwszej na świecie opony letniej z homologacją zimową oznaczoną na boku symbolem 3PMSF. Rok później na rynek trafiły te w rozmiarach 15-18 cali. Od lat z myślą o kamperach produkowana jest opona CrossClimate Camping. Skrywa oznaczenie CP, bo posiada wzmocniony karkas z bokami o większej odporności na uderzenia o krawężniki i większej odporności na odkształcenia przy dłuższym parkowaniu.

Liczącym się dostawcą opon na pierwsze wyposażenie do kamperów jest Continental.

- Jesteśmy obecni niemal we wszystkich tego rodzaju pojazdach produkowanych m.in. przez Fiata, Forda, Iveco, czy Mercedesa, VW i Renault. Planujemy też odmłodzić gamę produktów przeznaczonych do samochodów kempingowych. Już w drugiej połowie roku można spodziewać się poszerzenia linii Ultra o dwa nowe, specjalnie zaprojektowane bieżniki do kamperów – VanContact Ultra Camper oraz VanContact A/S Ultra Camper. To kolejny krok w dostarczaniu naszym klientom coraz lepszych i dopasowanych do ich potrzeb produktów – dodaje Paweł Skrobisz.

Z dedykowanych propozycji wspomnijmy jeszcze oponę Pirelli Carrier Camper dostępną w rozmiarach od 14 do 17 cali, która została opracowana z myślą o samochodach kempingowych oraz pojazdach użytkowych.

Przez większość czasu kampery przebywają na miejscach postojowych, w związku z czym opony do nich muszą być odporne na skutki długotrwałego postoju, takie jak odkształcenia konstrukcji, stopek czy bieżnika

Wysoki indeks nośności

Oczywiście opony nie mogą mieć mniejszego rozmiaru ani mniejszej nośności, niż wskazano w oryginalnej specyfikacji, tj. dokumentacji pojazdu. Felgi kół także mają swoje indeksy nośności.

- Podstawą doboru ogumienia do pojazdu jest książka serwisowa i zawarte w niej informacje. Zawsze dobieramy opony o odpowiednim rozmiarze, indeksie nośności oraz prędkości, bo te idą ze sobą w parze. Na dalszym miejscu jest wybór modelu dostosowanego do naszych potrzeb i preferencji. Specyfika opon przeznaczonych do samochodów dostawczych pozwala na wykorzystanie ich także w pojazdach typu kamper, oczywiście jeśli spełnione są wymogi dostosowania parametrów z książki serwisowej – wyjaśnia reprezentant marki Continental.

Dla przykładu, jeśli kamper łącznie z wyposażeniem ważyć ma ok. 4 t, wówczas rozsądnym wyborem będzie ogumienie z indeksem wyższym niż zalecany – to wymaganie minimalne. Lepiej np. 113 niż 108. Dla porównania indeks: 108 = 1000 kg, 109 = 1030 kg, 110 = 1060 kg, 111 = 1090 kg, 112 = 1120 kg, 113 = 1150 kg, 114 = 1180 kg, 115 = 1215 kg, zaś 1360 kg to indeks 119.

Kilka słów o felgach, gdyż tu także mamy do czynienia z dedykowanymi produktami. Połączenie

nieprzeciętnej wytrzymałości i walorów estetycznych w jednej jest prawdziwym majstersztykiem. Doskonale widać to na przykładzie firmy Ronal, która w lipcu 2024 r. wprowadziła wariant 16-calowych obręczy, zaprojektowanych specjalnie dla kamperów. Wariant felg R64 w rozmiarze 6,5×16 cali z marszu został uwzględniony w specyfikacjach takich producentów kamperów jak Dethleffs, Crosscamp, Karmann-Mobil, Pössl, Niesmann+Bischoff. W tym ostatnim przypadku mowa o modelu Smove, który bazuje na podwoziu Fiata Ducato.

- W przeciwieństwie do kół samochodów osobowych, w przypadku kamperów, przyczep kempingowych i lekkich pojazdów użytkowych liczy się nie tylko wygląd, ale przede wszystkim ładowność - wyjaśnia Rafał Romański, kierownik działu sprzedaży w Ronal Polska Sp. z o.o. - W porównaniu z kołami samochodowymi, w przypadku tych do kamperów i przyczep kempingowych liczą się przede wszystkim detale techniczne, a nie tylko atrakcyjny design. Produkty do kamperów i pojazdów użytkowych muszą charakteryzować się znacznie większą nośnością, być solidnie wykonane, a jednocześnie lekkie. Kolejną zaletą felg aluminiowych Ronal jest to, że są lżejsze od stalowych, a dzięki mniejszym masom nieresorowanym redukują zużycie zawieszenia kół i amortyzatorów. Aluminium kilkakrotnie szybciej niż stal odprowadza również ciepło hamowania. Oprócz felg Ronal oferujemy liczne produkty marki Speedline Truck, które uzupełniają propozycje przeznaczone dla kamperów na bazie samochodów ciężarowych.

Nowa obręcz Ronal CA1 to uniwersalna propozycja dla każdego, kto posiada samochód kempingowy. 15-calowy model ma udźwig do 1100 kg, a 16-calowy do 1400 kg - dla maksymalnej stabilności, trwałości i komfortu jazdy. CA1 może być używany w przyczepach kempingowych, samochodach kempingowych lub przyczepach. Taka konstrukcja pozwala na realizację specjalnych konwersji i zwiększonych obciążeń do limitu wagowego.

I co istotne, felga z lekkiego stopu jest odporna na korozję, łatwa w czyszczeniu i nadaje się do wszystkich zastosowań, nawet do przyczep konnych. Model CA1 jest dostępny w wersjach Silver i Jetblack w rozmiarach 6,0×15 i 6,0×16 cali m.in. do Fiata Ducato, Renault Mastera i Citroëna Jumpera. Z kolei model Ronal CA2 nadaje się do małych przyczep kempingowych i samochodowych. 5-ramienna konstrukcja charakteryzuje się wyraźnymi, chwytliwymi liniami i jest dostępna w trzech wykończeniach: srebrnym, Jetblack oraz w wariancie Jetblack-front o diamentowym szlifie. Zaprojektowana w rozmiarze 6,0×14 cala, ma udźwig do 650 kg z 4-otworowym mocowaniem.

Wszystkie felgi marki Ronal są produkowane w Europie zgodnie z rygorystycznymi specyfikacjami testowymi w jakości OEM.

- I powstają w szczególnie zrównoważony sposób, ponieważ zastosowany stop aluminium zawiera ponad 40% niskoemisyjnego aluminium pierwotnego, a pozostała część to aluminium pochodzące z recyklingu - podkreśla Rafał Romański.

Firma jest aktywna również na rynku wtórnym. Liczne produkty marki Speedline Truck uzupełniają ofertę dla kamperów opartych na samochodach ciężarowych. Fanom caravaningu dobrze znane są modele Ronal R64 i Ronal R57. Ta pierwsza dostępna jest w kolorze czarnym matowym z diamentowym przodem i srebrnym w rozmiarach 6,5×16 cali i 7,0×17 cali. Ma nośność do 1400 kg, więc nadaje się do kamperów, przyczep kempingowych, vanów oraz pick-upów z kabinami i przyczepami kabinowymi. Model Ronal R57 jest dostępny w trzech wersjach wykończenia: kolorowej jetblack-czerwone szprychy, a także błyszczące czarne przednie cięcie diamentowe i matowe czarne przednie cięcie diamentowe. Trójramienna konstrukcja przeznaczona jest do kamperów i przyczep kempingowych, a pasuje m.in. do MAN-a TGE, VW Amaroka/Craftera/T5/T6. Taka obręcz może wytrzymać obciążenie do 930 kg.

Ronal Group jest jednym z największych producentów felg aluminiowych do kamperów i przyczep

kempingowych, od wielu lat używanych przez producentów nadwozi i konstruktorów pojazdów. Z modą na caravanning przybywa kolejnych graczy na rynku. Odnajdujemy zatem absolutną nowość polskiego producenta, który od lat dostarcza systemy pneumatyczne do kamperów.

- Dlaczego warto wybrać felgi Intrak? Każdy nasz produkt ma certyfikat TÜV, gwarantujący najwyższe standardy jakości, trwałości i bezpieczeństwa. A poza tym o kilka centymetrów poszerza rozstaw kół, co poprawia stateczność kamperów zwłaszcza na zakrętach i przy bocznym wietrze - przybliży propozycję Łukasz Czarkowski z firmy Intrak Sp. z o.o.

Na rynku zadebiutuje typoszereg trzech modeli. VAN 01 to najlżejsza felga w swojej klasie (18"). VAN 02 ma off-roadową stylizację, a 16-calowa VAN 03 gwarantuje zwiększenie ładowności pojazdu kempingowego.

tekst: Rafał Dobrowolski / zdjęcia i materiały: R. Dobrowolski i materiały producentów: Continental, Intrak Sp. z o.o., Michelin, Ronal

Źródło: