1. TEKST

Kamperowanie dla początkujących

Podróżując po Stanach Zjednoczonych z przyczepą kempingową można odnieść wrażenie, że jest się zdecydowanie za młodym na takie rozrywki. Dla Amerykanów i Kanadyjczyków to świetny sposób spędzania emerytury, zwłaszcza zimą, gdy z zimnej północy można się przenieść na pół roku na Florydę i zamieszkać na jednym z licznych kempingów – płotki, ozdóbki, obrus na drewnianym stole przed przyczepą i można czuć się jak w domu. Jednak my uznaliśmy, że nie będziemy czekać do emerytury. Zastanawiając się jak możemy spędzić pół roku z dwójką małych dzieci uznaliśmy podróżowanie z własnym domem na holu za najlepszy sposób.

Na krótki wyjazd można przyczepę wynająć, choć nie jest to tania przyjemność. Po sprawdzeniu szeregu stron, gdzie najtańsze wypożyczenie z trudem schodziło poniżej 100 USD dziennie, darowaliśmy sobie dla komfortu psychicznego dalsze poszukiwania. Przy półrocznym wyjeździe takim jak nasz, wypożyczenie wymagałoby uprzedniego napadu na bank. Dlatego zdecydowaliśmy się na zakup.

Aaaaby kupić, najpierw trzeba zdecydować co chcemy kupić. Wybór jest olbrzymi. Od maleńkich naczepek na toyotach i nissanach, które przestano produkować w latach 90-tych poprzez przyczepy małe i duże po wielkie autobusy. Z tych ostatnich zrezygnowaliśmy od razu. Są wygodnym rozwiązaniem dla emerytów spędzających lato w ciepełku. Przyjeżdżają takim kolosem ciągnąc za sobą osobówkę, i przez kolejnych kilka miesięcy nie ruszają go z miejsca. Nam chodziło o mobilność i wygodę zarazem.

Naszym pierwszym wyborem była tzw. klasa C czyli motorhome na bazie półciężarówki z głównym łóżkiem nad kabiną kierowcy. Z jednej strony takie rozwiązanie oszczędza dużo pracy – żadnego ustawiania, poziomowania i temu podobnych atrakcji: wystarczy się zatrzymać, wyłączyć silnik, przejść na tył i iść spać. Nie trzeba nawet wychodzić na zewnątrz. Z drugiej, jeśli już się człowiek zatrzyma, rozstawi grilla czy rozłoży krzesła i przypomni sobie, że nie kupił mleka, to wyprawa do sklepu łatwa nie jest. Dodatkowo parkingi kosztują więcej, w wiele miejsc nie da się tym wjechać, nie mówiąc już o spalaniu. Dodatkowo polskie prawo jazdy kategorii B zezwala na prowadzenie pojazdów do 3,5 tony. Nie znamy żadnych klas C poniżej 3,5 tony, chyba, że są jakieś kosmicznie lekkie w cenach równie kosmicznych. Policjanci z bocznych dróżek pewnie raczej by się nie wczytywali w takie szczegóły, ale w przypadku jakichkolwiek kłopotów jesteśmy pewni, że ubezpieczyciel by się doczytał.

Przyczepa jest jak namiot – trzeba ją rozstawić. Po kilku razach nabiera się wprawy i trwa to kilkanaście minut. My wybraliśmy przyczepę o długości 18 stóp. Wystarcza na dwoje dorosłych i dwoje małych (3 lata i niecały rok) dzieci. Różne przyczepy mają różne rozwiązania. Niektóre mają łóżka piętrowe, niektóre stolik rozkładany do dodatkowego łóżka. Warto spędzić kilka godzin na oglądaniu ofert w internecie, żeby zorientować się jaki układ wnętrza najbardziej nam odpowiada.

Gdy już wiemy co chcemy przechodzimy do konkretów: spędzamy długie godziny na craiglist.org, rvt.com, rvtrader.com i stary dobry ebay.com i szukamy. Jednocześnie szukamy samochodu, który będzie to w stanie uciągnąć. Nawet przy tak krótkiej przyczepie jak 18 stóp nie warto patrzeć na nic o silniku mniejszym niż V8 i 4,0 l. Warto też sprawdzić jakie producent podaje możliwości holownicze samochodu (towing capacity). Tu przydaje się strona edmunds.com. No i last but not least pamiętamy, że szukamy samochodu do ciągnięcia przyczepy, a więc musi mieć hak i wtyczkę na podłączenie kabla do przyczepy (który dostarcza napięcia oraz kontroluje hamulce elektryczne przyczepy).

Trzeba również pamiętać, że każdy stan ma własne przepisy dotyczące rejestracji samochodów i rv – pojazdów rekreacyjnych. My kupowaliśmy i rejestrowaliśmy w Illinois, gdzie przepisy dla turystów są dość liberalne. Od znajomych wiemy, że na Florydzie też większych problemów, przynajmniej z przyczepą, nie ma. Przed podjęciem decyzji najlepiej jest zadzwonić do DMV (wydziału komunikacji) stanu, w którym planujemy zakup, żeby upewnić się jakich formalności możemy się spodziewać. Oczywiście gdzieś z tyłu głowy warto mieć świadomość, że osoba z informacji z DMV, a osoba potem w okienku to dwie różne osoby. My przez telefon usłyszeliśmy, że do rejestracji samochodu ubezpieczenie jest niezbędne. Przy okienku ubezpieczenia nie mieliśmy i żadne pytanie w tym temacie nie padło. Wystarczyła koperta z adresem, paszport jako dowód tożsamości i podpisy na tytule do pojazdu. Nie musieliśmy nawet przedstawiać umowy kupna-sprzedaży, aczkolwiek nie zaszkodzi ją mieć.

Stany różnią się też podatkami i zasadami ich pobierania. W Illinois za zakup samochodu od osoby prywatnej nie płaci się podatku, tylko sztywną opłatę zależną od rocznika, w przypadku samochodu powyżej 10 lat to są grosze. Podobnie jest w przypadku przyczepy. Za zakup od firmy (a więc nie tylko od dealera) płaci się 6-7 procentowy podatek. Niby nic, ale kupując taki sam samochód i taką samą przyczepę z różnych źródeł w różnych stanach możemy mieć różnicę przekraczającą 10 proc. wartości pojazdów. A to tylko przecież rejestracja.

Życie ułatwia kupienie przyczepy i samochodu z jako takim oprzyrządowaniem do podłączenia do haka. Jeśli chcemy objechać wszystkie stany, nie będzie nam łatwo sprostać wszystkim wymogom lokalnego prawa. Część potrafi być bardzo szczegółowa i precyzować w jakich warunkach pogodowych i terenowych musimy mieć jakie elementy wyposażenia. Tak naprawdę, by być po bezpiecznej stronie prawa i czuć się w miarę bezpiecznie będziemy potrzebować na styku przyczepy i samochodu dwóch rzeczy: anti-sway bar (controller) i electric brake controller. To pierwsze to element, który stabilizuje nam bujanie się przyczepy na boki pod wpływem wiatru, to drugie zapewnia nam kontrolę nad hamulcami w przyczepie. Poza najnowszymi modelami samochodów z pakiet do holowania, które mają wbudowane takie kontrolery w większości przypadków hamulce przyczepy nie będą działać mimo podłączenia jej do samochodu kablem. Z tym można ruszać. Przydadzą się jeszcze ciężkie sztaby rozkładające ciężar między przyczepą i osiami samochodu. Jeśli mamy taki komplet i jeszcze sprawnie podłączony to możemy czasem zapomnieć, że za nami jest przyczepa. Tu małe ostrzeżenie: nie jesteśmy w tych kwestiach ekspertami, dlatego polecamy jeszcze przejrzenie forów z bardziej doświadczonymi kamperowcami.

Przyczepa wybrana? Samochód wybrany? To kupujemy. Wręczamy kasę, załatwiamy papierki. W przypadku dealera to on powinien załatwić większość formalności. Jeśli papierki załatwiamy my, to (przynajmniej w Illinois) w naszym przypadku wyglądało to tak:

1. Przy transakcji na wszelki wypadek dobrze podpisać umowę kupna i sprzedaży. Do tego obie strony powinny podpisać się na tytule do pojazdu. Brak tytułu, jakieś niejasności – lepiej sobie na wszelki wypadek darować. Sprzedawca musi mieć tytuł, my też taki powinniśmy dostać (chyba przepisowo w 60 dni od rejestracji).
2. Z papierami jedziemy do DMV. Dajemy tytuł, pokazujemy kopertę z jakiś adresem (jak mamy znajomych czy rodzinę w Stanach wystarczy wysłać z Polski na ich adres i swoje nazwisko pustą kopertę), paszport. Prawo jazdy nie jest konieczne – fakt że chcemy mieć samochód nie oznacza, że musimy nim jeździć, możemy przecież tylko imponować sąsiadom (listonoszowi/sąsiadce/mleczarzowi/panu od kablówki).
3. Płacimy podatki i inne opłaty i wychodzimy od razu z tablicami. My gdybyśmy kupowali samochód od osoby prywatnej a nie od firmy zamknęlibyśmy się z opłatami w granicach 200 USD przy wartości przyczepy i samochodu 8000 USD. Przez to, że samochód był zarejestrowany na firmę (co sprzedający przyznał po wzięciu pieniędzy w rękę) było odrobinę drożej. Samochód miał 12 lat, przyczepa 16.
4. Po drodze po pojazdy możemy je ubezpieczyć. Z samochodem nie było problemów. Przyczepy nikt nam nie chciał ubezpieczyć. Teoretycznie chyba ubezpieczenie jest regulowane przez stan, w którym zdarzy się wypadek. Jeśli więc naszą nieubezpieczoną przyczepą uderzymy w kogoś w Illinois, mamy problem, jeśli zaś na Florydzie, to nie mamy, bo prawo Florydy obejmuje ubezpieczeniem samochodu wszystko, co jest przez niego ciągnięte. Ten temat to jednak dla nas trochę jeszcze terra incognita…
5. Przykręcamy tablice do naszych pojazdów i ruszamy w siną dal.

Jak wygląda życie w przyczepie? Plusy – o ile akurat nie jesteśmy w drodze spędzamy mnóstwo czasu na zewnątrz. Przyczepa, czy RV są namiastką domu, jest kuchnia z lodówką i kuchenką, łazienka, wszystko co potrzebne do życia, nasza przyczepa ma nawet telewizor. Większość kempingów oferuje przyłącze elektryczne, wodę i odprowadzenie nieczystości. Nawet takie, które przyłączy nie mają, pozwalają na zrzucenie nieczystości (na pierwszy raz radzimy założyć crocsy lub w ogóle nic nie zakładać, nie chcecie wiedzieć dlaczego;) i nabranie pitnej wody, a na gazie i akumulatorze (lodówka, ogrzewanie) da się przeżyć. Nasz baniak na wodę pitną ma 100 litrów i to pewnie jest standard. Zdecydowanie mały jest zbiornik na „szarą wodę”, czyli to co spływa z prysznica i umywalki. 2-3 dni niezbyt intensywnego używania i trzeba zrzucać zawartość. „Czarna woda”, czyli kibelek to dobrych kilka dni używania. Dwie butle gazowe starczają na tygodnie rozsądnego ogrzewania i grzania wody i lodówkę w trybie gazowym. Możliwości akumulatora, który daje prąd na światło i ogrzewanie/klimę nie mieliśmy jeszcze okazji przetestować, ale parę dni radził sobie bez problemu. Mała przestrzeń wymusza utrzymanie porządku. Ale za to przy przenoszeniu się z miejsca na miejsce nie trzeba każdorazowo pakować klamotów.

A potem czeka nas nie tylko fantastyczny świat parków narodowych, ale też mikroświatów, jakimi są rv resorts, działy rv w walmartach, darmowe noclegi, karty członkowskie i stacje benzynowe, setki stacji benzynowych…

Ola i Paweł Wysoccy

1. ZDJĘCIA DO TEKSTU

Załączone, opis w osobnym dokumencie

1. INFORMACJE DO PODPISU AUTORA

Ola i Paweł Wysoccy – Rodzice Maćka i Kaliny. Wywołali rewolucję w Libii, zesłali huragan na Dominikanę, rzucili w cholerę robotę i podróżują przyczepą po Stanach Zjednoczonych.

1. INFORMACJE DO PODSTRONY PATRONATU

Nazwa wyprawy: 8 stóp

Opis: A może by tak wszystko rzucić w cholerę i wyjechać… Jak pomyśleli tak zrobili: Ola i Paweł Wysoccy rzucili pracę, zapakowali dzieciarnię – Maćka i Kalinę, i polecieli na pól roku do Stanów. Tam kupili samochód i przyczepę i jeżdżą sobie to tu to tam.