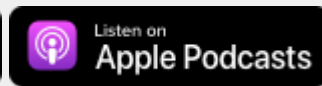


Pierwsze kroki w IT

PODCAST



Kodowanie na kółkach - życie i praca w kamperze

Gość: Mateusz Choma`

Wszystkie polecane materiały i linki znajdziesz na stronie odcinka:

<https://devmentor.pl/b/kodowanie-na-kolkach-zycie-i-praca-w-kamperze>

Dziś moim gościem jest Mateusz Choma. Mateusz opowie nam o kodowaniu na kółkach, czyli jak wygląda życie i praca programisty w kamperze. Mateusz, dziękuję, że przyjąłeś moje zaproszenie na rozmowę.

Cześć Mateusz, fajnie tu być po raz kolejny, chyba już trzeci.

Tak jest, potwierdzam, trzeci raz. Jeżeli ktoś jest zainteresowany, to zapraszam do poprzednich odcinków na temat programisty 30K, czy na temat rekrutacji, przygotowania się do tego typu rozmów.

A dzisiaj chciałbym, żebyś nam powiedział, może w troszkę inny sposób niż zazwyczaj, jak do tej pory wyglądała Twoja kariera w IT przed tak zwanym vanlifem.

Najważniejsza rzecz jest taka, że w tym momencie na full time mieszkamy we własnoręcznie zbudowanym kamperze. Mówię mieszkamy, ponieważ jestem to ja, moja narzeczona Weronika i dwa psy: Koko i Furia – i razem mieścimy się w naszym kamperze. A wcześniej zajmowałem się programowaniem – tak na dobrą sprawę, przez całą moją karierę zawodową, oprócz jednego epizodu, kiedy byłem sprzedawcą. Na samym początku, po pierwsze, nie poszedłem na studia związane z IT, bo stwierdziłem, że czego się tam nauczę – przecież i tak wszystkiego da się nauczyć samemu i od samego początku zaglądałem najpierw do książek, potem do YouTube'a, bo pierwsze moje kontakty z programowaniem były zanim YouTube powstał. No i stwierdziłem, że na studiach już nic więcej się nie nauczę, więc nie poszedłem na studia związane bezpośrednio z IT. Studiowałem mechatronikę oraz fizykę techniczną. Na studiach stwierdziłem też, że programowanie musi być nudne – siedzenie cały czas przy komputerze i stwierdziłem, że skoro jestem dość wygadany człowiekiem, to będę sprzedawcą. I przez pewien czas sprzedawałem wszystko, od perfum po nieruchomości. I to było luźno związane z tym, co robię w tym momencie, zarówno zawodowo, jak i vanlife'owo, ponieważ praca sprzedawcy była pracą, gdzie rozliczenia przychodziły w formie prowizji

od sprzedanych rzeczy, czyli nie było określonych godzin, miejsca pracy, nic z tych rzeczy. Nawet jak sprzedawałem nieruchomości, biuro było opcjonalne i wszystko robiło się tak na dobrą sprawę na własną rękę.

Następnie, jak już troszeczkę znudziło mi się ganiecie za klientami, bo praca sprzedawcy jest dość ciężką pracą, gdzie trzeba sobie po prostu powtarzalnością wywalczyć tych klientów, zbudować relacje – jak już trochę mi się to znudziło to stwierdziłem *kurczę, no skoro potrafię programować w sumie od dziecka* (bo pierwsze linijki kodu pisałem gdzieś na samym początku podstawówki) *to może warto byłoby spróbować swoich sił*, ale z racji tego, że miałem trochę kontaktów biznesowych również z tego czasu, kiedy byłem sprzedawcą, to stwierdziłem, że nie pójdę do pracy, tylko założę własną firmę. Tak powstał mój pierwszy Software House, ponieważ zaczęliśmy pracę od stron internetowych, ale bardzo szybko przeszliśmy na aplikacje webowe – znaleźliśmy startup z Warszawy, z którym współpracowaliśmy. Pracowaliśmy potem z wieloma innymi firmami i przez 5 lat zatrudniałem nawet 2 osoby, więc w polocie była to 3-osobowa firma. Prowadziłem właśnie taki mikro Software House, gdzie rozwijaliśmy własne oprogramowanie i po 5 latach stwierdziłem, że potrzebny jest kolejny krok w tą samą stronę. Nie chcę ganiać za klientami, tym razem swoimi, nie chcę pisać umów, nie chcę być biznesmenem. Chcę być programistą, to mnie fascynuje, to mnie jara i po prostu przeszedłem na kontrakt. W tym momencie pracuję na kontrakcie już 10 lat, bezpośrednio w branży, głównie bezpośrednio w różnych startupach. O tym wszystkim na pewno możecie właśnie usłyszeć w naszych poprzednich podcastach, gdzie opowiadałem o rekrutacji, o tym jak w ogóle można osiągnąć wysokie stawki w IT (to

właśnie głównie poprzez bezpośrednią pracę u kogoś, pomijając pośredników i przez pracę za granicą – tak w dużym skrócie). Właśnie to robiłem przez ostatnie 5 lat – do tej pory to robię – w tym momencie jestem na kontrakcie w firmie z Londynu.

W międzyczasie uczyłem też innych programistów, trochę na żywo, trochę we własnym kursie online Code Road, trochę razem z drugim Mateuszem, z którym tu jesteśmy, w kursie Akademia Samouka. W sumie te wszystkie kursy to takie moje dzieło życia, bo łącznie mają prawie 200 godzin materiału, tak że to do tej pory jest coś, z czego jestem dumny. Dzisiaj mieliśmy rozmawiać głównie o innej sferze mojego życia, czyli nie o pracy, a o mieszkaniu w kamperze (pośrednio o pracy, bo jakby nie patrzeć, przynajmniej 8 godzin każdego dnia w tym kamperze właśnie pracuję).

To wygląda to tak, że co 5 lat trochę zmieniasz formę i teraz jest chyba ten kolejny krok, czyli kamper, w którym żyjesz i pracujesz – więc może na początku zapytam właśnie, o to co skłoniło cię do tego, aby spróbować zwiedzać świat na czterech kółkach? Czy początkowa wizja, jest zgodna z obecnymi doświadczeniami, bo wiadomo, że jedno się myśli, a drugie potem wychodzi. Jak to jest obecnie?

Tak, na pewno jedno się myśli, a drugie potem wychodzi i to jest chyba standardowa rzecz, jeśli chodzi o własnoręczne budowanie kampera – wszyscy myślą, że po prostu ogarną tego kampera w kilka miesięcy. Biorą sobie wolne, my wzięliśmy sobie wolne od pracy na trzy miesiące,

myśleliśmy, że po trzech miesiącach będziemy jeździć. Ostatecznie zajęło nam to, uwaga, 16 miesięcy. Tak że to jest gigantyczna różnica.

Może warto dodać, że za pierwszym razem wybudowaliście go i musieliście go rozebrać.

Tak, za pierwszym razem tak bardzo nam nie wyszło, że musieliśmy trzy czwarte kampera rozebrać i zrobić go od nowa. Może nie będę wspominał, co konkretnie nie wyszło. Jak wejdziecie na naszego YouTube'a (Mateusz na pewno go gdzieś tam podlinkuje), to są filmiki właśnie po pierwszej przebudowie, z przebudowy i vantour, czyli właśnie oglądanie tego kampera w ostatecznym aktualnym kształcie. Pytałeś, co mnie skłoniło, żeby w ten sposób zwiedzać świat na czterech kółkach. I szczerze powiedziawszy, w moim przypadku, wcale nie są to podróże. W przypadku mojej narzeczonej jak najbardziej tak, a w moim przypadku bardziej bawi mnie sama wolność i niezależność, niż podróże. Bawiło mnie też konstruowanie kampera samodzielnie. I to jest to, co mnie popchnęło ku tej decyzji. Kamperem można stać, gdzie się chce, w dowolnym miejscu. Kiedy w Polsce jest zima, można pojechać w ciepłe kraje, co dokładnie w tym momencie zrobiliśmy. Teraz jesteśmy we Francji, w styczniu i w lutym byliśmy w Hiszpanii i Portugalii. W tym momencie wracamy powoli na kwiecień do Polski, żeby nie ominęła nas Polska wiosna.

A czy faktycznie jest tak, że można stanąć wszędzie i nie ma z tym żadnego problemu?

To zależy. Ale jeśli chodzi o taką niezależność, to naprawdę fajną sprawą jest to, że podjeżdżasz do sklepu i robisz zakupy i nie musisz

wracać z nimi do domu, wchodzić po schodach czy jechać windą i rozpakowywać? Nie. Wychodzisz ze sklepu i dom stoi na parkingu. Jesteś głodny, to na tym parkingu robisz sobie obiad. Tak samo, gdy byłem na delegacjach – Weronika wróciła po mnie domem na lotnisko. Nie musiałem wracać z lotniska. To jest więc naprawdę bardzo fajna niezależność, że rzeczywiście jesteś w stanie cały swój dobytek, cały swój dom, ludzi i zwierzęta, których kochasz zabrać ze sobą i mieć to wszystko pod ręką.

Mówisz dom – wydaje się, że jest to bardzo dużo rzeczy. Czy przygotowaliście się jakoś do tego, że jednak tych rzeczy będzie pod ręką mniej? Nie ma się co oszukiwać – w vanie zmieścimy dużo mniej rzeczy. Czy przygotowaliście się jakoś do tego, że jednak będzie trzeba zmniejszyć ilość tych elementów, z których korzysta się na co dzień?

Nie, niespecjalnie, szczerze powiedziawszy. Sprzedaliśmy mieszkanie, w którym mieszkaliśmy, więc musieliśmy się pozbyć masy rzeczy, ale też jest pewna część rzeczy, których się po prostu nie opłaca pozbywać. Mieliśmy np. nową zastawę i szkło stołowe. Sprzedać można to za jedną trzecią ceny. To wszystko leży u naszych rodziców gdzieś w piwnicach i czeka, a w kamperze zastawa się po prostu nie przydaje. Zresztą doskonale wiecie, że macie pewnie w domu ładne sztuczce i białą zastawę, a ile razy w życiu wyciągacie ją z tej szafy? To samo dotyczy 90% ubrań – to nie jest problem, trzeba mieć do tego odpowiednie nastawienie. Myślę, że może nie wszyscy, ale duża część osób odnalazłaby się w tym. To nie ogranicza życia w żaden sposób. Trzeba

się przyzwyczaić, że wszystkiego jest troszeczkę mniej, ale my mamy ze sobą ubrania zarówno letnie (takie jak stroje kąpielowe), jak i stroje zimowe, bo wyruszaliśmy z Polski zimą i jechaliśmy przez Hiszpanię, gdzie było ciepło na t-shirt i to w styczniu czy lutym.

Tak że mamy wszystko. Mamy ze sobą deskę snowboardową. Nie jest tu tak mało miejsca, jak się może wydawać, w szczególności, jeśli podróżuje się w dwie osoby. Jeśli podróżuje więcej osób, np. cztery osoby/z dziećmi, to myślę, że to jest już większy problem, aczkolwiek nasz kamper nie jest specjalnie duży. Są zdecydowanie większe kampery.

Pytałeś też, czy można stawać wszędzie – na to jest prosta odpowiedź. Stać i parkować można wszędzie – to jest normalny samochód, więc jeśli chodzi o postój w dzień, bezwzględnie, każde miejsce parkingowe, wszędzie, gdzie możecie zaparkować samochodem pod warunkiem, oczywiście, że macie kampera na kategorię B i wchodzi w tę samą klasę, bo nie wszędzie można wjechać cięższym samochodem (a są kampery na kategorię prawa jazdy C i pomimo tego, że to są osobówki, to nadal są po prostu za ciężkie do prowadzenia na kategorię B). Jednak większość kamperów, które widzicie na YouTube, Instagramie lub są dostępne na sprzedaż, to kampery na kategorię B, do trzech i pół tony. Takimi pojazdami można zatrzymać się wszędzie bez ograniczeń – pod warunkiem, że jest to dzień. Nocą w większości krajów europejskich, w tym w Polsce, nie wolno biwakować na dziko na parkingach, w lasach ani poza terenem zabudowanym. Istnieje jednak jasna definicja biwakowania – musi zajść każda z poniższych sytuacji: ustawienie wokół

kampera przedmiotów, np. stolika czy krzesełek, wydobywanie się z pojazdu dźwięku lub zapachu.

To znaczy, że jeśli w środku intensywnie się coś gotuje, robi się imprezę, jeśli rozkłada się rzeczy na zewnątrz, to jest to uznawane za biwakowanie, tego nie można robić i za to są mandaty. W Polsce mandaty nie są chyba zbyt wysokie, bo kampery nie są popularne, za to w zachodnich krajach, gdzie kamperów jest mnóstwo, raczej tego pilnują. I nie jest to nic przyjemnego być obudzonym w nocy przez policję. Nawet jeśli prosiliby tylko o przestawienie się, nawet bez mandatu. To jest po prostu nieprzyjemne, gdy ktoś puka do twojego domu w środku nocy, bo dom na kółkach jednak rusza się na boki troszeczkę bardziej niż betonowe ściany budynku, więc można się przestraszyć.

Mieliście już taką sytuację?

Mieliśmy taką sytuację, choć nie z policją. Staliśmy na płatnym kamper parku na Gibraltarze, gdzie nawet można kempingować. Samochody były tam ustawione dość gęsto, a nasz system multimedialny – telewizor i PlayStation – jest połączony z głośnikami w samochodzie. Jak wiadomo, głośniki w samochodzie znajdują się w drzwiach po bokach (podobnie jak w ciężarówkach), więc nie spodziewaliśmy się, jak bardzo dźwięk będzie słyszalny na zewnątrz. Krótko mówiąc, doskonale wiecie, że jak ktoś włącza sobie muzykę w samochodzie i przejeżdża na przejściu dla pieszych, to słyszać dość mocno. Tak samo to słyszać w kamperze – to był akurat niefortunny wypadek. My przyjechaliśmy w środku nocy, koło północy, puściliśmy sobie jakiś serial, a ktoś obok próbował spać i się do nas dość mocno dobijał, żebyśmy się po prostu

zamknęli. W ogóle nie spodziewaliśmy się, że to jest taki problem. Podsumowując – w samochodzie można spać bez żadnych ograniczeń. W Polsce nikt za to nie przegoni. W krajach zachodnich natomiast mogą założyć, że w kamperze robicie coś więcej niż samo spanie i mimo wszystko was przegonić. W Polsce jednak spanie w samochodzie jest akceptowane, zwłaszcza jeśli jesteście zmęczeni w trasie. Ważne, aby nie gotować intensywnie i nie rozstawiać biwaku – wtedy nie ma żadnego problemu. Oznacza to, że kamperem można zatrzymać się praktycznie wszędzie.

Może dopytałbym jeszcze o samo podróżowanie, o którym wspominałeś i o tym, że była to główna intencja Weroniki. Czym to się różni od takiego podróżowania, które polega na tym, że kupujemy sobie hotel i po prostu sobie lecimy? Jak byś porównał te dwie rzeczy? Kiedyś orientowałem się, jak wygląda sprawa z samym wynajęciem kampera, to jeśli chodzi o cenę, to na pewno nie jest to tańsze jak byśmy mieli wszystko podliczyć, to o co chodzi?

Myślę, że o alternatywę dla hoteli i takiego standardu, luksusu, do którego jesteśmy przyzwyczajeni w hotelu, czy nawet chociażby rezerwując nocleg na portalach takich jak Booking czy Airbnb – to są raczej obiekty z wysokim standardem. Sam miałem takie podejście, że jak już jadę, to fajnie by było jakbym jechał do czegoś, w czym jest ładniej i lepiej niż u mnie w domu, bo po co mam siedzieć gdzieś, gdzie jest brzydziej niż w moim mieszkaniu? Przynajmniej ja miałem takie podejście. Wiem, że nie wszyscy się z tym zgodzą i część z was lubi budżetowe podróże. Ja nie lubiłem takich podróży, ale bardzo lubiłem

siedzieć przy naturze i podróżowanie kamperem to jest po prostu coś kompletnie innego. Polecam pojeździć kamperem w miejsca kamperowe, polecam pojeździć nad jezioro, polecam pojechać nawet na piknik, jak boicie się stać na dziko. Pomimo, że już pół roku mieszkamy w kamperze, ja sam do tej pory, nie czuję się do końca komfortowo ze stanem zupełnie na dziko. Pewnie minie mi to prędzej czy później, bo to jest raczej kwestia przyzwyczajenia, a nie rzeczywistych zagrożeń czy dyskomfortu, ale to jest po prostu zupełnie inna sprawa.

Kiedy bolą mnie plecy, w kamperze mam ochotę po prostu wyjść i przejść się po okolicy przez 10 minut. W domu sama myśl o tym, że trzeba czekać na windę, zjechać x pięter i wyjść na ruchliwą ulicę, po prostu kasowała myśl o spacerze za każdym razem, jak do mnie ona przychodziła. W kamperze świat jest dosłownie na wyciągnięcie ręki – gdy siedzę przy swoim biurku, mam go zaledwie 10 centymetrów od siebie. Widzę go przez okno – gdzie nie zaparkuję, tam mam tę naturę, nawet jak parkuję w mieście, bo mamy coś do załatwienia bądź chcemy coś zwiedzić, to jednak to wyjście na zewnątrz jest tuż obok i praktycznie cały czas czujemy, że jesteśmy na zewnątrz, nawet będąc w środku i to jest ta ogromna różnica.

Jeśli chodzi w ogóle o wynajęcie kampera, to kampery są drogie. Przeciętny nowy kamper, który jest dostępny w wypożyczalniach kosztuje pół miliona w górę, więc nic dziwnego, że w sezonie wypożyczenie takiego kampera kosztuje 600-800 zł dziennie, ale pamiętajcie, że jeśli chodzi o możliwość podróży dla 4 osób można podzielić koszt na 4 – to już nie wychodzi aż tak drogo. Oczywiście mowa o 4 dorosłych, bo w hotelach zazwyczaj dzieci mają ulgowe taryfy,

a małe dzieci w ogóle nie są liczone do ceny. Do tego niestety, jeśli chcecie pojechać tak zupełnie rekreacyjnie, trzeba doliczyć jakieś 150 zł dziennie za camping w Polsce. Za granicą ceny po sezonie są czasami niższe, w sezonie myślę, że są znacznie wyższe, ale nie trzeba też dokładać tych kosztów za campingi.

To po prostu zupełnie inna rzecz, która w Polsce jest jeszcze dość niepopularna. Chyba kojarzy nam się to z tanimi, rozklekotanymi przyczepami campingowymi z poprzedniej epoki, podczas gdy za granicą jest to po prostu sport narodowy. W Norwegii podobno co druga osoba, ma przyczepę albo kampera (nie byliśmy tam jeszcze). We Francji byliśmy zszokowani tym, że pomimo, że wszystko jest tam w tym momencie zamknięte i czeka do kwietnia – nawet Lazurowe Wybrzeże czy południe, gdzie cały czas jest już względnie ciepło, w porównaniu do zimy w Polsce – tam wszystko jest pozamykane na cztery spusty, a i tak mnóstwo Francuzów jeździ kamperami cały czas, bardzo często ciągnąc za sobą jeszcze przyczepkę, żeby mieć więcej rzeczy albo motocykl, żeby stanąć kamperem i dojeżdżać do miasta.

Tak że to po prostu zupełnie inne spojrzenie. Myślę, że w Polsce to jeszcze nie jest popularne. Kojarzy nam się z czymś albo bardzo starym z poprzedniej epoki, albo z drugiej strony, jeśli chodzi o nowego kampera – czymś bardzo droгим i niedostępnym. A prawda leży pośrodku.

To ja bym jeszcze dopytał, czy trudno jeździ się kamperem? Bo zachwalałeś te wszystkie rzeczy – na co trzeba się przygotować, prowadząc kamper?

Najprostszy sposób na to, żeby się przekonać (w ten sposób zresztą namawiałem swoją obecną narzeczoną na zbudowanie kampera): ściągnęliśmy aplikację dowolnego carsharingu, w swoim mieście i w większości carsharingów da się wynająć busa, żeby przewieźć sobie np. jakieś materiały budowlane, a jeśli nie, to idziecie do wypożyczalni normalnych samochodów, nie kamperów i za 200 zł na cały dzień wypożyczacie takiego normalnego busa, którym jeździ np. kurier. Wsiadacie, jeździcie i jest 100% szans, że stwierdzicie, że prowadzi się go tak jak osobówkę, bo to w końcu samochód na kategorię B, czyli na prawo jazdy osobowe. Jedyna duża różnica to mniejsza liczba okien. Samochody ciężarowe zazwyczaj nie mają okien ani z tyłu, ani w drugiej linii okien, czyli tam, gdzie w normalnej osobówce znajdują się pasażerowie z tyłu. Wbrew pozorom z tych okien korzysta się częściej, niż można się spodziewać – oglądając się za siebie, jeśli pod ukosem wjeżdżamy w ulicę i chcemy zobaczyć, czy z drugiej strony nie jedzie ktoś inny. Tego nie ma ani w kamperze ani w żadnym dostawczaku. Nie ma też tylnej szyby. Bardzo często niestety nie ma też kamery cofania. W carsharingach zazwyczaj jest, ponieważ wypożyczalnie dbają o to, żeby użytkownik nie rozbił samochodu – im się to po prostu nie opłaca. Kamera cofania jest tańsza do zainstalowania niż koszt naprawy samochodu, więc najczęściej się pojawia. I w kamperach też będziecie mieli kamerę cofania i z kamerą cofania jest naprawdę łatwo.

Kamperem jeździ się jak osobówką i kampery nie są tak duże, chociaż zależy to jeszcze od rodzaju kampera. My mamy kampervana, a to ogólnie inna kategoria. Kampervany to kampery przekształcone z vanów, czyli z takich dostawczych busików. Są to kampery zrobione własnoręcznie bądź przez profesjonalne firmy (bo są też seryjnie

produkowane kampery), ale podstawą tego samochodu nie jest dedykowana buda, którą producent robi z dykty i drewna (bo takie kampery, które mają taką wielką kwadratową budę, to wszystko jest laminat na zewnątrz, a w środku po prostu drewniana konstrukcja) tylko są to kampery robione na metalowej budzie busa dostawczego. Takie same, którymi jeżdżą kurierzy, tylko kurierzy zazwyczaj jeżdżą niższą i krótszą wersją samochodu, żeby łatwiej się manewrowało, bo jednak rzadko kiedy kurier wozi tyle paczek, że mu się one nie mieszczą i potrzebuje tej przestrzeni. Kampery natomiast najczęściej buduje się na tych troszeczkę większych wersjach (może nie na największych, bo tych wersji jest kilka).

My mamy np. wersję L4H3: L od długości, czwarta długość z możliwych do wyboru, a H3 to trzecia wysokość. Możecie sobie wpisać do wyszukiwarki. Najpopularniejsze samochody to są aktualnie tak zwane czworaczki, czyli Fiat Ducato, Peugeot Boxer, Citroen Jumper oraz Opel Movano. To są identyczne samochody, różnią się one tylko producentem i silnikiem. Budę mają kompletnie taką samą, długości mają kompletnie takie same. My mamy najwyższy i najdłuższy model. On ma 6,40 m. To oznacza, że z przeciętnego miejsca parkingowego, ponieważ większość osobówek, nawet długich sedanów, jest mniejsza niż 6 m, wystaje o te 40 cm. Podsumowując, nie wystaje prawie w ogóle. Można zaparkować pod Biedronką, pod Lidlem – wszędzie, gdzie mieści się normalna osobówka, przeciętnej wielkości kamper również się zmieści. Kampervan na 100 procent. Przeciętnej wielkości kamper z budą jest trochę szerszy od zwykłego samochodu i tu może być mały problem, ale nadal mały problem.

Jazda kamperem jest praktycznie identyczna jak jazda osobówką, a nawet trochę lepsza, ponieważ siedzi się wyżej i ma się lepszą widoczność. Ja np. bardzo bałem się tego, że będzie mi brakować świateł LED. W osobówce miałem full LED-y, które dodatkowo same się włączały i gasiły długie światła, gdy ktoś nadjeżdżał z przodu. Samo to, że w kamperze siedzimy wyżej (bo to wyższy samochód) sprawia, że widoczność jest świetna, mimo że mamy zwykłe żarówki i ich nie wymienialiśmy. Dzięki temu jazda jest bardzo komfortowa. Jedyne minus to fakt, że na autostradzie, ze względu na wysokość samochodu, przy mijaniu tirów czy innych rozpędzonych aut, albo, gdy po prostu wieje, samochód będzie lekko ściągać na boki. Jednak to dotyczy każdego wysokiego samochodu. Jeśli przyjedziecie wyższym SUV-em, a potem niższym samochodem, to przy dużych podmuchach wiatru zauważycie dokładnie to samo. Tu jest to po prostu troszeczkę bardziej widoczne.

Płynn timer przeszliśmy do kolejnego tematu, bo wspominałeś o tym, że najpierw warto wypożyczyć jakiegoś busika i zobaczyć jak się nim jeździ. Jak w ogóle przygotować się do tego typu podróży, a może nawet sposobu na życie? Jakimi środkami finansowymi musimy dysponować? O jakim ubezpieczeniu warto albo nie warto pomyśleć?

Tak na dobrą sprawę to wszystko zależy od tego, co chcemy. Jak zwykle powiem – to zależy. Dla nas najważniejsze było to, żeby mieć pracę zdalną. Ja od zawsze pracuję zdalnie, nawet w sprzedaży pracowałem zdalnie, a nie na miejscu. I to jest dla nas taka podstawa naszej stabilności finansowej – pracując, jeśli jesteśmy zmęczeni, nie musimy

szukać darmowych, dzikich miejscówek, gdzie będziemy się np. niepewnie czuli. Jedziemy na kemping na tydzień i pod warunkiem, że pracujemy, to jest to ułamek kosztów naszego życia. Jeśli chodzi o inne osoby, które znam, które mieszkają w kamperze, bądź bardzo często wyjeżdżają, bo raczej o takich osobach mówimy – niekoniecznie trzeba 100% mieszkać, ale jak ktoś jeździ 8 miesięcy z 12, to prawie mieszka w tym kamperze – to zależy od osoby.

Są ludzie, którzy szukają prac sezonowych za granicą, przyjeżdżają kamperem, mieszkają w nim. W ramach takiej pracy sezonowej często mogą parkować kampera na posesji pracodawcy, gdzie zapewnione mają wszystkie media. Nie jestem pewien, bo nigdy tego nie robiłem, ale z tego co słyszałem to tak jest. I w ten sposób zarabiają na kolejne kilka miesięcy podróży. Część osób wraca do Polski, wraca do swojej pracy, zarabia na kilka miesięcy podróży. Część osób szuka po prostu zdalnej pracy i to dowolnie zdalnej pracy. Nie mówię tu tylko o programowaniu, które jest nam bliskie, bo przecież sami programujemy i uczymy programowania, ale mam na myśli dowolną pracę zdalną.

Znam też osoby, które po prostu znalazły pracę w supporcie lub w innych branżach, które dają możliwość pracy zdalnej, byleby mieć stałe źródło utrzymania i jednocześnie móc podróżować. Fajnie byłoby nie robić tego tak na hop siup, przynajmniej dla mnie, bo jestem osobą, która raczej dmucha na zimne i lubi być zabezpieczona. Wiem jednak, że to nie jest standard. Wiem, że ludzie jadą na pracę sezonową, a potem zwiedzają, póki im się kasa nie skończy. Chyba bym tak nie potrafił, ale to już zależy od osoby.

Może też dodajmy, że Weronika będzie zaczynać staż jako programistka i przygotowywała się do tego, żeby móc zarabiać w ten sposób podróżując – przynajmniej tak mi się wydaje, że taka była koncepcja.

Tak jest. Weronika z zawodu była pielęgniarką, więc miała bardzo stacjonarną pracę, którą wbrew pozorom, gdyby ktoś bardzo się postarał, dałoby się wykonywać dorywczo na zlecenie, podjeżdżając np. na weekend pod jakiś szpital w jakimś miejscu. Ciężko byłoby to zrobić za granicą. W Polsce byłoby to jeszcze jakkolwiek do ogarnięcia, choć byłoby ciężko, więc ogólnie w każdej pracy są opcje, gdy ktoś poszuka. Nie ma rzeczy zupełnie niemożliwych i polecam po prostu poszukać, ale tak – Weronika już od jakiegoś czasu uczyła się programowania i będzie zaczynać normalną zdalną pracę, ta że wyszło nam to z obu stron.

Co jeszcze dodałbyś do tego przygotowania?

To znowu zależy od tego czego oczekujemy, bo jeśli będziemy podróżować, a nie pracować zdalnie, czyli np. albo mamy odłożoną kasę, albo właśnie będziemy gdzieś jechać, by zarobić, a potem podróżować, to na dobrą sprawę w kamperze potrzeba nam bardzo mało. Potrzeba nam miejsca do spania, ciepła i kuchenki. To jesteśmy w stanie ogarnąć nawet bez robienia zabudowy. Wystarczy wrzucić materac i mieć kuchenkę turystyczną. Tam naprawdę trzeba bardzo mało i da się to ogarnąć mega tanio.

Czyli tak jakbyś miał powiedzieć, co to znaczy mega tanio, na jakie koszty musielibyśmy się przygotować?

To znowu zależy od tego co chcecie. Jeśli chcecie mieć całego kampera, to trzeba kupić samochód, ale mnóstwo ludzi zaczynało od podróżowania własną osobówką z wrzuconym materacem z tyłu, albo kombi z materacem. Sami też tego próbowaliśmy. Zresztą jak poznaliśmy się z Weroniką, to pojechaliśmy na tygodniową wycieczkę w listopadzie – zwykłą osobówką pojechaliśmy nad morze i w góry – zrobiliśmy takie kółeczko po Polsce i spaliśmy w te plus trzy stopnie w zwykłej osobówce bez żadnego ogrzewania, tylko z dużym śpiworem. Kupiliśmy jakiś chiński materac, który jest dedykowany do samochodów i ma takie fajne wcięcia na nadkola, więc mieści się idealnie i jako łóżko jest ekstra.

W Polsce, miejsca obsługi podróżnych, czyli MOP-y na autostradach są świetnie skonstruowane i jak poszukacie opinii na Google, sprawdzicie gdzie jest czysto i jest prysznic, to można się wykąpać nawet za darmo, także to bez problemu. Zresztą jeżdżąc osobówką można się zatrzymywać przy siłowni lub basenie i tam brać prysznic – to też jest sprawdzony sposób, tak że żeby zacząć, tak naprawdę, nie potrzeba zupełnie niczego, pod warunkiem, że się podróżuje. Problem zaczyna się wtedy, kiedy chcemy komfortowo pracować. To inna sprawa, gdy musimy pracować w ciężkich warunkach przez 3 lub 5 dni raz na kilka miesięcy, a zupełnie inaczej wygląda sytuacja, gdy pracujemy w takich warunkach przez miesiące lub chcemy to robić na stałe. Myśmy chcieli, żeby było jak w domu.

To może właśnie weźmy pod uwagę wasz przypadek – może łatwiej będzie rozmawiać o konkretach, bo pewnie to może kogoś zainteresować. Załóżmy, że mówimy o programistach, którzy

potrzebują wygody, że chcą wyjechać na parę miesięcy, że chcą ciepło, chcą mieć internet itd.

Myśmy chcieli, żeby było tak jak w domu. My wiedzieliśmy, że będziemy to robić na stałe/bardzo długo. Kiedyś, za kilka lat pewnie wrócimy i gdzieś się osiedlimy, ale póki co to jest na stałe. Chcieliśmy, żeby było to jak najbardziej zbliżone do domu i da się to osiągnąć. Pierwszy kamper wyszedł trochę za ciężki i przez to musieliśmy go rozebrać. Zbudowanie kampera zajęło nam 16 miesięcy głównie dlatego, że po pierwszych 10 miesiącach, gdy skończyliśmy wszystko, kamper był przerejestrowany i nie był za ciężki. Jednak po zapakowaniu psów, karmy, wszystkich rzeczy, nalaniu wody i paliwa, okazało się, że waga pojazdu przekroczyła dopuszczalną wagę, jeśli chodzi o DMC pojazdu, czyli 3,5 tony. No i po prostu rozebraliśmy go w większej części i zrobiliśmy na nowo.

Natomiast w tej pierwszej wersji mieliśmy normalny, domowy, pełnowymiarowy piekarnik z mikrofalą oraz zmywarkę, oprócz kuchenki, ogrzewania, prysznic i toalety. W tym momencie mamy nadal całkiem spore łóżko dwuosobowe, mamy dwa fotele, dwa biurka, kuchenkę indukcyjną, airfryera, który służy nam za mały piekarnik, mamy dość spory prysznic, osobną toaletę od prysznic – bo w kamperach bardzo często jak jest toaleta, to prysznic jest nad nią i woda leje się na toaletę – choć nie jest to tak straszne rozwiązanie, jak może się wydawać, to zdecydowanie fajniej mieć to oddzielnie. My mamy je osobno.

Tak na dobrą sprawę mamy taki zestaw rzeczy, który jest w domu, a dodatkowym plusem jest to, że wszystko mieści się na 6 metrach, więc naprawdę nie trzeba się nachodzić, żeby po coś sięgnąć. Mamy też

oczywiście lodówkę z dość dużym jak na kampera zamrażalnikiem. To jest taka standardowa domowa lodówka, która mieści się pod blatem, więc coś takiego można swobodnie ze sobą wozić.

Mamy dość skomplikowany i drogi system elektryczny i jest to niestandardowa rzecz w naszym kamperze. Większość osób montuje po prostu dobry akumulator LiFePO4, czyli ta technologia litowo-fosforanowa (jak wpiszeć najlepsze aktualnie akumulatory w Google, to wyskoczy wam skrót tego związku chemicznego) to są dobre akumulatory i zazwyczaj się montuje po prostu 200 amperogodzin takiego akumulatora, czyli powiedzmy 2 razy więcej. To jest dodatkowy akumulator, który utrzymuje tę część mieszkalną, to nie jest akumulator, który macie w samochodzie. Akumulator samochodowy jest oddzielnie zamontowany i czynny w samochodzie cały czas jako niezależny system i tego nie powinno się dotykać, lepiej mieć po prostu 2 akumulatory. Dwieście amperogodzin to nie jest dużo, jeśli chodzi o zasilanie wszystkiego – jest to na tyle dużo, żeby spokojnie wytrzymać podróżując, do gotowania, do zasilania lodówki i tak dalej, to nie jest na tyle dużo, żeby korzystać z takiej masy sprzętu, jaką my mamy.

My mamy po pierwsze domową lodówkę na 230 z dużym zamrażalnikiem, ona dość dużo prąduje, ale lubimy po prostu nakupić sobie mrożonek i potem nie jeździć co chwila do sklepu, bo mrożonki się nie psują. Ja w tym momencie siedzę przed dwoma Macami Pro, dość prądożnymi, dużymi, ciężkimi plus 32-calowym monitorem. Weronika też ma swój sprzęt komputerowy. Mamy PlayStation, oglądamy na nim filmy, to wszystko je prąd. I to je więcej prądu niż się spodziewacie. W domu to jest marginalne, ale 200 amperogodzin możemy sobie

pomnożyć razy 12 V, które mamy w kamperze i to jest 2,4 kWh, czyli można przez godzinę zasilać tym urządzenie o mocy 2,4 kW. Taką moc ma przeciętny czajnik elektryczny. To znaczy, że możecie wykorzystując cały akumulator zaledwie przez godzinę gotować wodę. Niestety nie ugotujecie na takim akumulatorze np. ziemniaków, w szczególności, że potrzebujecie jeszcze przetwornicy. Gdybyśmy chcieli szczegółowo omówić system elektryczny, z pewnością zajęłoby nam to cały podcast. Nagrywamy live'y, na które zapraszamy na stronie zbudujsamkampera.pl, gdzie będziemy dokładnie opisywać wszystkie szczegóły. Na stronie nie ma jeszcze instrukcji, jak zbudowaliśmy kampera, ale już można się zapisać na live'y.

Mieliśmy już live o systemie hydraulicznym, który mamy w kamperze, czyli woda brudna, woda czysta. Będzie live o izolacji kampera. Nie wiem, kiedy ten podcast zostanie opublikowany, ale na pewno jeszcze pojawi się jakiś live. Wszystkie nasze live'y są zapisywane na YouTube, gdzie dzielimy się licznymi szczegółami technicznymi. Chcemy stworzyć społeczność osób zainteresowanych tematem lub budujących własnego kampera. To wszystko jest za darmo, więc zapraszam zbudujsamkampera.pl. Tam będzie więcej rzeczy technicznych. Wracając do tematu prądu – 2,4 kWh to jest coś, co w domu kosztuje nas plus minus chyba, o ile dobrze pamiętam jeszcze ceny energii, 80 gr – 1 zł. Mateusz, może ty pamiętasz bardziej?

Tak, myślę, że złotówka – będzie najprościej liczyć.

Złotówka za 1 kWh – to oznacza około 2 zł za zużycie prądu, czyli kwotę, której przy rachunku na poziomie 100 zł miesięcznie praktycznie nie zauważamy. W przeciętnym kamperze to jednak cały akumulator i

jeśli go nie naładujemy, prąd się po prostu kończy. Oczywiście, można zamontować solary, ale w większości kamperów jeśli solary pokrywają trzy czwarte dachu, to zazwyczaj dają około 400 W. Aby naładować 2400 Wh, potrzeba sześciu godzin pełnej wydajności paneli. Nawet latem nie zawsze jest to możliwe.

A wy macie solary?

Mamy i w ciepły, słoneczny dzień – nawet zimą solary wciąż dają prąd. Tylko że my nie mamy 200 Ah, my mamy ekwiwalent prawie 900 Ah – 10 kWh. Łatwiej operować kilowatami – amperogodziny są związane z 12-voltowym systemem, czyli takie jak mamy zazwyczaj akumulatory. My mamy system 12-230-voltowy, więc łatwiej jest podawać wartości w watogodzinach, bo 230. Te same waty są zużywane przez urządzenie 230, jak i 12 volt, a nie te same ampery. Dlatego amperogodziny nie sprawdzają się jako jednostka, w przeciwieństwie do watogodzin, bo to jest jednostka niezależna od napięcia i przelicznik jest łatwiejszy. Jednak nasze 10 kWh, czyli 10 000 Wh, to jest mniej więcej 900 amperogodzin, czyli tyle co cztery takie naprawdę ogromne akumulatory 200 Ah. Przeciętny akumulator w samochodzie ma 60-80, duży 100 Ah. Kamperowy ma 200. My mamy 900 Ah, więc można sobie to wyobrazić albo sprawdzić w Google – to naprawdę spory zapas energii. Tego prądu mamy naprawdę dużo.

Najbardziej efektywnym sposobem ładowania jest alternator samochodowy. Akumulator da się ładować alternatorem, nie bezpośrednio, ale da się i nasz alternator generuje prawie 1 kW mocy

podczas jazdy, więc godzina jazdy pozwala naładować niemal połowę 200-amperogodzinowego akumulatora. Oznacza to, że po jednej do dwóch godzin jazdy odzyskujemy niemal cały prąd – samo jeżdżenie wystarcza do podładowania baterii. Nie opłaca się jednak włączać silnika tylko po to, żeby działał akumulator. Po pierwsze, silnik, który non stop chodzi na niskich obrotach to nie jest najlepszy pomysł. To jest rozwiązanie awaryjne, ale na pewno nie powinno być standardem.

Poza tym nie wyobrażam sobie stać na kempingach przy innych ludziach przez trzy godziny z otwartym silnikiem.

Chyba od razu możesz dostać mandat?

Nie – po pierwsze, kemping to teren prywatny, więc nie obowiązują na nim przepisy ruchu drogowego. Po drugie zakaz postoju na silniku, który obowiązuje w Polsce (o którym pewnie wspominasz), obowiązuje wyłącznie w terenach zabudowanych. W terenie niezabudowanym, na MOP-ie, na autostradzie, na poboczu, na drodze krajowej możesz siedzieć z otwartym silnikiem non stop, ale musisz siedzieć przed kierownicą. Nie możesz zostawić samochodu, nie możesz wejść do tyłu. Musisz pilnować samochodu, nie ma możliwości, żebyś z niego wyszedł, nie siedział przed kierownicą, nie czuwał aktywnie nad samochodem. Za coś takiego można dostać mandat. Nie możesz po prostu zostawiać samochodu i np. gotować, a silnik jest włączony.

Wracając do tematu – alternator to najskuteczniejsza metoda ładowania baterii, niezależna od pogody czy pory roku.

Czyli dzięki temu można też obniżyć koszty budowy kampera – jeśli planujemy dużo jeździć, nie trzeba inwestować w dużą baterię, bo nie jest tak bardzo potrzebna.

W ogóle można swobodnie zrezygnować z solarów, bo solary to nie tylko same panele, ale i ładowarka MPPT – kontroler ładowania, to nie jest takie łatwe i nie da się wpiąć solara bezpośrednio w baterie, więc da się na tym zaoszczędzić. Jeśli więcej podróżujemy, a mniej stoimy, to można mieć znacznie mniej systemów, które są dużo tańsze. Jeżeli nie chcemy mieć takiej samowystarczalności na kilka dni postoju – tak jak my – to naprawdę nie trzeba dużo. Ciężko mi podawać konkretne kwoty. Jak na samoróbkę, nasz kamper jest bardzo drogi.

Może powiedz, ile lat ma wasze auto, jaki to silnik i ile wydaliście na zbudowanie go?

To jest Peugeot Boxer L4H3 z 2018 roku, zarejestrowany w 2019. Kupowaliśmy go dwa lata temu, więc w 2023 miał wtedy 4 lata, więc to było dość nowe auto i miało tylko 100 tysięcy przejechanych kilometrów, więc jak na samochód ciężarowy jest to bardzo mało. Samochód był w stanie idealnym, nie służył budowlance. Większość używanych samochodów, które będziecie oglądać będzie miało poobijane nadkola itd., bo po prostu coś latało na pace, albo były przewożone ciężkie rzeczy.

My się nie znamy na samochodach – chcieliśmy kupić sprawdzony dobry samochód. Udało się nam to, ten samochód do tej pory jeździ bez żadnych większych problemów, ale z racji tego, że był stosunkowo nowy i miał stosunkowo mały przebieg, to kosztował nas 97 tysięcy brutto.

Nasz kamper jest kamperem firmowym, dlatego mówię brutto, bo to jest nasz prototyp. Mamy takie plany, żeby kiedyś robić te kampery zawodowo, jak nam się już znudzi do reszty klikanie w komputery, ale to jest plan na przyszłość. W każdym razie kosztował prawie stówkę, a da się kupić samochód za 50-60 tysięcy, w szczególności, że dwa lata temu na rynku było jeszcze czuć COVID, czyli brak samochodów i samochody były po prostu droższe. Wszystko, co robiliśmy wtedy w kamperze, łącznie z bateriami i częściami kempingowymi, było droższe niż jest teraz. Teraz jest po prostu taniej, bo rynek się trochę ustabilizował. Jest też elektryfikacja, zarówno jeśli chodzi o samochody, jak i banki energii, i robi się ona coraz bardziej popularna i po prostu producenci obniżają ceny. W tym momencie jest taniej.

My wydaliśmy na samochód prawie 100 tysięcy i około 150 tysięcy na sprzęt w środku i na zabudowę, nie licząc w ogóle naszej pracy, narzędzi i wynajętego warsztatu, w którym przez pewien czas pracowaliśmy, bo nie mogę powiedzieć, że to zostało w kamperze. Tak samo jak nie mogę powiedzieć, że wszystkie narzędzia, które kupiliśmy były niezbędne, bo nie kupowaliśmy narzędzi najtańszych, w najmniejszej ilości, niekoniecznie tylko niezbędnych, z myślą o tym, że to nie jest jedyny kamper, którego będziemy budować, co zresztą się sprawdziło, bo już tego pierwszego kampera przerabialiśmy i te narzędzia przydały się już dwukrotnie. Natomiast większość osób, które znam z Instagrama, YouTube'a, zazwyczaj wydaje na zrobienie kampera ok. 150 tysięcy, już z zabudową i samochodem. Ciężko mi powiedzieć, czy to jest kwota netto, czy brutto to wszystko zależy od tego, co tam wrzucimy.

Nasz system elektryczny kosztował 50 tysięcy zł ze względu na te gigantyczne akumulatory i ogromną przetwornicę – byliśmy w stanie na raz włączyć z akumulatora piekarnik i zmywarkę. Jak ktoś zna się trochę na elektryce, to wie, że to nie jest takie hop siup. I to, co mamy w kamperze to jest coś bardzo niestandardowego. Większość ludzi czegoś takiego nie ma, ale nam zależało na tym, żeby dało się wytrzymać bez dodatkowego źródła zasilania kilka dni, w złą pogodę, nawet na dziko, żeby nie musieć każdego dnia jeździć i żeby normalnie dało się tutaj popracować, wtedy kiedy jesteśmy zmęczeni i zwyczajnie mamy ochotę obejrzeć Netflixa po pracy, albo się położyć, bądź przejść na spacer z psami, a nie koniecznie zwiedzać i biegać. Podróżowanie jest fajne, ale nie non stop, przez x miesięcy z rzędu, nie każdego dnia.

To może dodam tutaj coś jeszcze – mówisz o pieniądzach, o tym, że to nie są małe stawki, ale trzeba też jakoś mocniej zaznaczyć, że tego kampera robiliście pod siebie i nie oszczędzaliście – internet, o którym chciałbym, żebyś jeszcze powiedział, to też był koszt około 5 tysięcy, tak aby był on na odpowiednim poziomie. I tutaj mówimy zarówno o Starlinku jak i o super routerze, który daje radę. Czy mógłbyś opowiedzieć, jak to jest z tym internetem, Starlinkiem, który może się wydawać super rozwiązaniem, ale niekoniecznie musi nim być?

Zanim opowiem o tym, to dorzucę taką dość ważną informację. Sam nowy samochód dostawczy kosztuje teraz prawie 200 tysięcy złotych. Niestety samochody dostawcze z jakiegoś nieznanego mi powodu (bo to sama buda z 4 kołami), są strasznie drogie. Pewnie dlatego, że potrzebują ich firmy, które prędzej za nie zapłacą niż przestaną działać.

Mowa tutaj oczywiście o samochodzie dostawczym takiej marki jak Fiat czy Peugeot, czyli nie tych drogich i popularnych – bo jeśli chcemy zrobić kampera na Sprinterze albo Manie, to raczej 250-280 tysięcy z dobrym wyposażeniem, sam pusty samochód. Gotowy kamper z wyposażeniem i to bez bajerów, które my mamy, czyli np. klimatyzacja postojowa – dołożona druga klimatyzacja, czy taki system elektryczny kosztuje 500-600 tysięcy, w tym lwią część zajmuje akcyza od przerobienia ciężarówki na osobówkę. To, że my wydaliśmy 200 kilkadziesiąt tysięcy, to nadal jest połowa nowego Kampera i to nadal jest znacznie mniej niż mieszkanie. A my jednak korzystamy z niego na stałe do życia.

Jeśli chodzi o Internet – jeśli pracuję na kontrakcie z dobrą stawką, nie mogę sobie pozwolić na stratę dnia roboczego z powodu braku Internetu – to po prostu się nie opłaca. Dlatego mamy naprawdę zaawansowany router, który ma wejście na 4 anteny, 4G, LTE, 5G. Jest to też router 5G, co w dzisiejszych czasach jest już wbrew pozorom sensowną opcją. Jeszcze 2 lata 5G było na tyle mało, że nie opłacało się dopłacać do takiego modemu. Teraz to się opłaca. W Portugalii, gdzie jest nowa sieć, byłem bardzo zaskoczony tym, że za euro dziennie, (15 euro za 15 dni, czyli 30 euro za 2 doładowania) mieliśmy nielimitowany Internet 5G, bez żadnego limitu danych. Jeśli byliśmy w miarę blisko do nadajnika i to wcale niekoniecznie w centrum miasta, np. tak mieliśmy na kempingu, który znajdował się w odległości ok. kilometra od mini miasteczka nad morzem i mieliśmy tam prędkości ok. 500-600 mega bitów, czyli lepsze niż na słabym światłowodzie. Także naprawdę warto było.

Wracając do kosztów – za sam router, który ma naprawdę bardzo dużo możliwości zapłaciliśmy 3000 złotych, do tego ponad 1000 zł za antenę na dachu, która nam daje Wi-Fi oraz odbiera te sygnały. Ten router bardzo dużo potrafi, np. load balancing. Jeśli kojarzycie sieci internetowe, to wiecie, że bardzo mało routerów to potrafi. Gdy np. jesteśmy na kempingu, który oferuje nam Wi-Fi, ale średnio możemy polegać na takim Wi-Fi, ale skoro jest już internet, to nie ma sensu wykorzystywać nasz pakiet internetowy, bo nie w każdym kraju pakiety są nielimitowane. Wtedy w takim routerze jestem w stanie wpiąć się do tego Wi-Fi oraz korzystać z tego pakietu i w ustawieniach routera wpisać, w jakiej proporcji router będzie korzystał z danego źródła, co pozwoli nam na posiadanie w miarę szybkiego internetu i mniejsze zużycie pakietu. To samo robimy, gdy np. parkujemy przy domu na podwórku u rodziców. Wpinamy się naszym routerem w ich Wi-Fi, a wszystkie urządzenia, które są tu wpięte (mamy też dość dużo urządzeń IoT: home assistant i automatyka w kamperze) one wszystkie korzystają z naszego Wi-Fi i nie muszą zmieniać nazwy na to Wi-Fi domowe.

Poza tym mamy Starlinka, z którego jeszcze nigdy nie skorzystaliśmy, na razie go tylko wozimy. Starlink kosztuje ok. 1,5-2 tysiące zł w zależności od tego, czy kupimy go na promocji, czy nie. No i Starlink kosztuje ok. 500 zł miesięcznie za nielimitowany internet. Jest też tańsza opcja za ok. 250 zł, ale to jest tylko 50 giga – jest to naprawdę bardzo mało. Dziennie schodzi nam od 20 do 40 giga internetu na pracę i na nagrywanie czy wrzucenie czegoś na Instagram, więc 50 giga to jest zupełnie nie do zrobienia na Starlinku. Dodatkowo Starlink będzie jednak działał te 150-200 megabitów, podczas gdy 5G jest w stanie dać trzy razy tyle. W tym momencie jesteśmy we Francji, która ma starszą sieć i

5G nie daje 600 megabitów, ale mamy stabilnie prawie 200 megabitów i to na kempingu w górach przy jeziorze i nie ma żadnego dużego miasta obok. Zazwyczaj w krajach, które przez długi czas nie rozwijały się np. na Ukrainie czy w Polsce internet jest bardzo dobry. Okazało się, że w Portugalii również jest świetny internet, a w krajach rozwiniętych wcześniej, internet jest zazwyczaj gorszy. Jeśli chodzi o Polskę i Europę Zachodnią opłaca się mieć internet po prostu na telefonie.

Jeśli chodzi o Starlink to trzeba go też rozkładać, chyba że macie najnowszy model, który może być zamontowany na stałe, ponieważ Starlink Mini (ten najnowszy standardowy Starlink) nie wymaga nóżki, na której się obraca, bo stary Starlink śledził satelity, więc on się poruszał. Nowy Starlink można na stałe zamontować na dachu i nie zużywa tyle prądu, żeby poruszać talerzem. My nie mamy już na niego miejsca na dachu, bo dwa lata temu, jak budowaliśmy Kampera, to nie było w ogóle takiej opcji, nie było jeszcze ani Starlinka Mini, ani Starlinka, którego można zamontować na stałe, więc my musimy po prostu wyjąć na dach swojego Starlinka, musimy go włożyć do 230 V, musi działać przetwornica – to nie jest efektywne energetycznie i ten Starlink zużywa około 70 W, to jest więcej niż chodząca non stop lodówka. Dla porównania nasz router z dużą anteną LTE zużywa około 15 W, czyli prawie 4-5-krotnie mniej niż Starlink. Starlink działa tylko wtedy, gdy mamy dostęp do otwartego nieba. Nie zadziała w lesie, nie zadziała w terenie zabudowanym (tzn. będzie działał, tylko będzie bardzo przerywał i to jest duży minus). Starlink jest dla nas kompletnie opcją zapasową, a podstawą jest porządny router.

Jeszcze jedna kwestia: jeśli nie macie go zamontowanego na stałe na dachu, a nawet jeśli jest tam na stałe i zdecydujecie się go nie wyłączać, będzie zużywał znacznie więcej energii niż Internet LTE. Kiedy wychodzimy z kampera, chcemy mieć dostęp do Internetu – mamy w pojeździe sześć kamer monitorujących wnętrze i otoczenie. To cały nasz dobytek pozostawiony na parkingu, więc możliwość zdalnego podglądu daje poczucie bezpieczeństwa. Czasem zostają same psy i chcemy sprawdzić, czy nie są zbyt zestresowane, bo w kamperze dzieje się sporo – przejeżdżające auta, ludzie, hałas. Myślę, że każdy pies w takiej sytuacji może się denerwować. Dostęp do Internetu pozwala też kontrolować systemy w kamperze, np. Home Assistant. Ponieważ korzystamy z Internetu mobilnego, mamy łączność zarówno w czasie jazdy, jak i postoju, niezależnie od tego, czy Starlink jest rozstawiony, czy nie. Zużycie prądu jest stosunkowo niewielkie, więc moim zdaniem to podstawowe rozwiązanie, które warto mieć.

Z tego, co słyszałem, Starlink jest szczególnie popularny w Norwegii, głównie ze względu na rozległe, otwarte przestrzenie i niewielką liczbę zabudowań. Pokrycie sygnałem sieci komórkowej jest tam często niewystarczające do swobodnego podróżowania. My jeszcze tam nie byliśmy, ale planujemy wyjazd w te wakacje. W takich warunkach zapewne będziemy częściej korzystać ze Starlinka.

Jeśli chodzi o Polskę, jest to strzał w kolano, jeśli chodzi o Europę Zachodnią, można go wozić jako backup. Dosłownie w jednym miejscu nie mieliśmy zasięgu, gdy w Portugalii podjechaliśmy na kompletnie dziką miejscówkę, z wyjściem na plażę przez las i można było zaparkować kamperem tuż nad klifem i tam nie było internetu.

Musieliśmy się wrócić, ale był to nasz błąd, bo nie doczytaliśmy opinii. Opinie można znaleźć na Google Maps albo na wielu aplikacjach np. Park4Night bądź StayFree, gdzie można znaleźć miejsca do stania kamperem na dziko lub płatne. Są tam najczęściej informacje o tym, czy internet działa dobrze, czy go w ogóle nie ma. W tamtym miejscu ta informacja była, ale nie doczytaliśmy jej przed przyjazdem. To był jedyny raz gdzie tego internetu nie było, a jeździmy i mieszkamy w kamperze non stop już od końcówki października, więc to będzie prawie pół roku i mieliśmy dosłownie przez jedną godzinę problem, bo musieliśmy się wrócić do miasteczka, bo raz nie było internetu, także to się da zrobić.

Ja potrzebuję naprawdę stabilnego łącza i pracuję na co dzień. Opłacało mi się wydać tyle pieniędzy na zestaw, który jest niezawodny. Jednak gdybym jechał na tydzień samochodem, wziąłbym po prostu telefon i robił hotspot. Problem z samochodem jest taki, że samochód jest metalowy i w środku zasięg jest zdecydowanie gorszy, ale w osobówce to nie jest problem. W budzie metalowej w kamperze, gdzie tego metalu jest dookoła mnóstwo, ten zasięg jest bardzo obcięty, ale na to też jest rozwiązanie: kładziesz telefon przed przednią szybą i na pewno nie będziesz miał takiego zasięgu, jak my na antenie zewnętrznej z dużym wzmocnieniem, ale nadal internet będzie działać w większości miejsc.

A jak wygląda sytuacja z zimą – jest ciepło, czy nie? Wiem, że pojechaliście tam, gdzie miało być ciepło, ale w jaki sposób jesteście zabezpieczeni przed zimą? Opowiedz też o ubezpieczeniu.

Jeśli chodzi o zimą, to kampery dzielą się na takie, które są przygotowane do zimy i na takie które nie są. To też jest kwestia, którą trzeba wziąć pod uwagę, jak robi się tego kampera, bądź się go kupuje –

czy w ogóle potrzebujemy kampera zimowego. Kamperem najczęściej będziemy z zimy uciekać do cieplejszych miejsc. Kamperem najczęściej jesteśmy w stanie ominąć te zimne temperatury, jednak jest to mega fun pojechać sobie na stok narciarski kamperem, z całym sprzętem i spać u siebie. Chociażby w popularnej Bukowinie Tatrzańskiej da się podjechać praktycznie pod sam wyciąg i za 60 zł (tak 60 zł w sezonie, nie 600 zł albo 3000 zł jak w hotelach obok) za dzień można sobie stać u siebie z całym własnym sprzętem, wszystko sobie przywieźć, mieć to pod ręką i jeszcze pomiędzy zjazdami wchodzić sobie na grzane wino do siebie do kampera i to jest bardzo przyjemna sprawa.

My mamy kampera zimowego, jest on cały zaizolowany (o tym będziemy robić live, a więc jak wejdziecie na naszego YouTube'a to zobaczycie więcej, nie będę teraz opowiadał o izolacji). Większość osób twierdzi (i my też należeliśmy do tych osób), że izolacja to jest must have i to jest najważniejsze w zimowym kamperze. To nie jest prawda. W zimowym kamperze są dwie ważniejsze rzeczy od izolacji. Po pierwsze, sprawne ogrzewanie, czyli krótko mówiąc Webasto samochodowe. My mamy akurat taki piec, który grzeje zarówno wodę jak i powietrze w samochodzie, więc to jest troszeczkę bardziej skomplikowany piec marki Truma, to jest taka niemiecka kamperowa marka, od lat produkująca właśnie takie piece. Jest to rozwiązanie drogie, ale sprawdzone i po prostu w każdym momencie macie i ciepłą wodę do mycia naczyń, do prysznica oraz ciepło w kamperze. Najzwyczajniej w świecie, w tym piecu pali się diesel, który jest normalnie ściągany ze zbiornika z baku samochodu. Są też takie wersje gazowe, ale trzeba ze sobą wozić butle gazowe. My mamy kuchenkę indukcyjną, więc nie potrzebujemy w ogóle gazu w samochodzie.

Gdy taki piec ma przynajmniej 2 kW mocy grzewczej, to nawet w ujemne temperatury ogrzeje kampera. Nasz piec ma 6 kW i od razu mówię, przedobrzyliśmy tu mocno, bo on nigdy nie chodzi nawet na połowie obrotów, a to jest problem – piece powinny chodzić przez jakiś czas na wysokich obrotach. Tam się pali i chodzi o to, żeby to wszystko się po prostu dopalało w środku. My czasami musimy najzwyczajniej w świecie otwierać drzwi na oścież jak jest wieczór i puszczać pełne obroty, żeby ten piec się trochę przepalił. To było trochę na wyrost z naszej strony. Tutaj taka podpowiedź: zwykłe, najtańsze, webasto samochodowe 2-kilowatowe, sprawi, że będzie ciepło. Dużo ludzi montuje webasto z AliExpress i to kosztuje 500 zł.

Dodajmy, że wcale to nie zużywa dużo paliwa – jak dobrze pamiętam, były to 2 litry na cały dzień, tak?

Robiłem test, gdy staliśmy na podwórku u naszych rodziców w święta Bożego Narodzenia. Codziennie były ujemne temperatury w nocy i średnio wyszło nam chyba niecałe 2 litry diesla na cały dzień, na 24 godziny, na ogrzewanie do 24 stopni. My mamy ciepło, możecie się zdziwić, że aż tak ciepło, ale w kamperze jest większy gradient temperatur. Przy podłodze jest zdecydowanie zimniej niż na suficie. To jest ogrzewanie powietrzem, więc ciepłe powietrze wpada z rury i momentalnie fruwa pod sufit. Jak mieliśmy chyba minus 10, to sprawdzaliśmy – przy podłodze było 17 stopni, a przy suficie 2 metry wyżej były 24 stopnie. To jest naprawdę kilka stopni różnicy pomiędzy podłogą a sufitem, ale na tym polega różnica pomiędzy komfortem cieplnym w domu a komfortem cieplnym w kamperze. Można zamontować zarówno ogrzewanie wodne, jak i elektryczną matę

grzewczą pod podłogą. Nie chodzi jednak o to, by ogrzewać nią pomieszczenie, bo zużywałaby zbyt dużo prądu, lecz o zwiększenie komfortu – tak, aby podłoga nie była wyraźnie chłodniejsza. Może kiedyś zdecydujemy się na takie rozwiązanie.

Wspominałem jeszcze o drugiej kwestii – zbiorniku na brudną wodę. W wielu kamperach jest on zamontowany pod spodem, między kołami. Są takie specjalnie zaprojektowane zbiorniki, które dopasowują się do przestrzeni pod samochodem, ale wymagają odpowiedniego zabezpieczenia. Trzeba je zaizolować lub zamontować elektryczną matę grzewczą, aby zapobiec zamarzaniu, bo później możecie mieć problem – mogą pęknąć rury, a co najgorsze nie będzie działał odpływ.

My mamy zbiornik w środku kampera. Zamontowanie tego jest troszeczkę bardziej skomplikowane. Jest to też odrobinę droższe. Największym minusem jest to, że zajmuje miejsce w środku kampera. To jest jednak kolejny 100-litrowy zbiornik, bo rzeczywiście jest 100 litrów wody czystej i jest 100 litrów na wodę brudną. O tym też mamy live na YouTube – bardzo dokładnie omawiamy tam całą hydraulikę i te wszystkie zbiorniki i pompy, które mamy. Sam ten live zajął dwie godziny, więc ja już tutaj ten temat skończę, ale podsumowując – większość kamperów bez problemu jest w stanie mieć w środku saunę 30 stopni, gdy na zewnątrz jest minus 20.

Z ciekawości możecie sobie jeszcze wejść na takie bardzo fajne miejsce – Termy Gorący Potok. Przy termach jest całoroczny zimowy kemping. Byliśmy tam w zimie – w szlafroku i w klapkach można było się przejść 200 metrów z kampera do Term. Super sprawa w Polsce za stosunkowo nieduże pieniądze, żeby pojechać sobie w zimie kamperem

i spróbować. Tam praktycznie nie ma domków, bo są miejsca tylko na kampery. Polecę też instagramową parę TupTusie Travel, którzy tak jak my, podróżują z dwoma pieskami, ale jeżdżą wyłącznie zimą. W tym momencie są w Norwegii. Gdy zazwyczaj ludzie uciekają od takich miejsc, bo tam jest kupa śniegu, to oni właśnie specjalnie tam pojechali kamperem, który był przygotowany wyłącznie pod to, żeby jeździć w zimie, więc da się pójść i w taką skrajność. Nasz kamper może być zimowy, ale zazwyczaj jeździ do ciepłych miejsc.

To teraz jeszcze ubezpieczenie.

Jeśli chodzi o ubezpieczenie, to każdy samochód musi mieć OC. OC dla kampera to zazwyczaj jest około 900 zł. To jest trochę droższe niż zwykła osobówka. Jeśli chodzi o AC – zazwyczaj jest to niesamowicie drogie. My mamy AC plus assistance i to jest bardzo ważna rzecz: większość zwykłych pakietów assistance ma wykluczenie dla tak dużych i tak ciężkich samochodów. Jeśli chcecie mieć assistance i mieć pewność, że po waszego kampera w razie czego przyjedzie laweta, musicie kupić specjalny assistance dla samochodów.

Sam assistance kosztuje prawie 1,5 tysiąca zł/rok, a AC około 3 tysięcy zł, ponieważ wartość samochodu to jest 250 tysięcy. Tutaj trzeba zwrócić też uwagę na to, że jeśli robicie samochód sami i nie macie faktury na jego zakup na pełną kwotę, to będziecie musieli wezwać rzeczoznawcę. Da się to też zrobić online i dopiero z tą wyceną idziecie do ubezpieczyciela, bo ubezpieczyciel nie wyceni samochodu na 300 tysięcy bez dokumentów, mimo że my mieliśmy np. fakturę na każdą część i to nie wystarczyło. Faktury i zdjęcia wysyłacie do rzeczoznawcy, który robi porównanie do cen rynkowych. Nam wyszło nawet trochę

mniej niż chcieliśmy, bo stwierdzono, że samochód jest używany i cena odsprzedaży byłaby niższa niż kwota, którą wydaliśmy.

Jeżeli miałbym być okrutny, to muszę przyznać, że mimo że twój domek jest x razy mniejszy od mojego, to jednak utrzymanie go jest dużo droższe.

To nieprawda. Ogrzanie twojego domku na 100 procent jest bardziej kosztowne niż naszego.

OK, mówię o ubezpieczeniu.

Tak, ale to jest standardowa cena. Jak próbowałeś ubezpieczać jakiś drogi lub nowy samochód z AC to jest to standardowa cena. Ty stacjonarnego domu nie rozbijesz na autostradzie, a ja mogę to zrobić z mojej winy i powinni mi oddać całość, bo skasowałem samochód i jest to coś bardzo ważnego. Nie ukradną ci też w całości domu, kampera bez problemu. I też chcę, żeby w takim przypadku oddali mi po prostu całość i to jest według mnie ważna rzecz, totalnie opcjonalna. Jak jeździcie tylko na wakacje, to wasza decyzja. Jak jeździcie tylko po Polsce, nie inwestowałbym w takie drogie assistance. To jest zupełnie inna sprawa.

Oprócz tego mamy jeszcze ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej. Nie chodzi tu o ubezpieczenie, które bardzo często dołączają do ubezpieczenia nieruchomości, tylko takie na znacznie wyższą kwotę. My mamy ubezpieczenie na pół miliona złotych, a nawet powinniśmy mieć jeszcze wyższą sumę. Ubezpieczenie obejmuje szkody spowodowane przez psy albo gdybyśmy uderzyli w coś dronem. To jest bardzo fajna sprawa i te ubezpieczenia są absurdalnie tanie. Nasze

ubezpieczenia, czyli półtora miliona kosztuje chyba jakieś 150 zł rocznie. Tak że szkoda by było tego nie mieć.

Mamy jeszcze ubezpieczenie zdrowotne, które działa w całej Europie i na świecie. Ubezpieczenie, które zwraca koszty za każdą wizytę. Czyli boli cię ząb, idziesz do dentysty w dowolnym kraju. Jak chcesz płacić własną kartą to oni oddają ci za wizytę na podstawie rachunku.

To ubezpieczenie, o którym mówisz jest dostępne dla wszystkich czy to jest bardziej ubezpieczenie z firmy?

To jest ubezpieczenie, które ma obie opcje w tym momencie. Jeszcze całkiem niedawno nie miało. Nie będę tutaj reklamował. Jak chcecie się dowiedzieć to odezwijcie się do mnie. To jest drogie ubezpieczenie. Ono kosztuje ok. 600 zł miesięcznie. W tym ubezpieczeniu jest wszystko. W tym ubezpieczeniu jest hospitalizacja do ponad miliona dolarów jakbyście mieli wypadek. To jest najlepsze ubezpieczenie, jakie widziałem korzystam z niego od 3 lat.

W Polsce się chyba nie opłaca, ale gdy jedziemy gdziekolwiek indziej, to myślę, że nie ma co się nawet zastanawiać.

To nie jest temat tej rozmowy, ale tutaj paradoksalnie powiem, że w Polsce się opłaca. Może ja korzystam z tego częściej, bo jestem już po trzydziestce. Moja Werka jest przed trzydziestką to mniej się to kalkuluje. W każdym razie, w zeszłym roku wyszło tak, że jeśli sam zapłaciłbym za wszystkie wizyty, badania które zrobiłem (to ubezpieczenia pokrywa też dentystę i okulistę oraz zakup okularów), to wyszedłbym na zero. Zapłaciłbym tyle samo co za ubezpieczenie, a w tym mam jeszcze ubezpieczenie szpitalne, wypadkowe itd. U mojej młodszej, lepszej

połówki nie wyszło to tak korzystnie, ale uważam, że nadal się to opłaca. Ale to nie jest dla każdego. Jak ktoś chce, to z chęcią podam ubezpieczyciela, bo korzystam z tego już od kilku lat. Wiem, że to jest potwornie drogie ubezpieczenie – ja uważam, że naprawdę warto.

Za to bardzo odradzam ubezpieczenia podróżne, bo lwią część tego ubezpieczenia to jest właśnie ubezpieczenie wypadkowe, czyli jeśli np. w podróży będziecie bardziej ryzykować, bo każdy w podróży może pić alkohol, jeździć na nartach, wypożyczyć motorówkę i ubezpieczenia podróżne są zazwyczaj bardzo drogie, liczone od każdego dnia podróży. One się średnio opłacają. Tego ubezpieczenia nie wykupywaliśmy dodatkowo. No i to tyle. To wszystko. Dużo ubezpieczeń.

Lećmy dalej. Dużo już o tym wspominałeś – czy zabrałbyś się za budowę kampera ponownie od zera i dlaczego? Jakie są plusy i minusy tego podejścia?

Tak, zabrałbym się. Po pierwsze, jak już wspominałem, a powiem o tym trochę więcej. Kupiliśmy tego kampera na firmę. Kamper jest własnością firmową. Wszystkie rozwiązania intelektualne, jakie tu zastosowaliśmy, czy projekt tego kampera jest własnością naszej firmy, ponieważ chcemy w przyszłości robić kampery na stałe. To jest temat za jakieś 3-5 lat, nie na teraz, ale przygotowujemy się już do tego. Przerabialiśmy już tego kampera, więc już de facto zrobiliśmy to połowicznie albo w 3/4.

To może dopytam, bo zrobiliście tego kampera, musieliście go później zrobić jeszcze raz, wiem, że były problemy z rejestracją. Nie

zraziło cię to? A jeśli ciebie nie zraziło – myślisz, że takiego potencjalnego Kowalskiego mogłoby to zrazić?

Ale jasne, że i mnie zraziło. Wielokrotnie się zastanawialiśmy, dlaczego go nie kupiliśmy. Ostatecznie wyszło fajnie. To jest jak przy budowie domu, bo myślę, że przy remoncie jest inaczej. Ogólnie zrobienie kampera jest trudniejsze od remontu domu. Ja remontowałem już i dom i mieszkanie, robiłem kiedyś własnoręcznie całą kuchnię i część mebli. Wszystko, co robiłem wcześniej, jest łatwiejsze niż zrobienie kampera. Kamper nie wybacza błędów. Tu jest tak ciasno, że jak coś zrobisz źle, to po prostu musisz go rozbierać. Tak w dużym skrócie. Ale tak, zrobilibyśmy go jeszcze raz.

W tym momencie zastanawialibyśmy się nad większym kamperem, ponieważ mamy najdłuższy i najwyższy samochód, który jest takim regularnym dostawczakiem, którym jeżdżą kurierzy. To nadal nie jest duże auto. Jak jeździmy sobie tutaj właśnie we Francji, to tu są bardzo popularne auta ośmiometrowe, szersze i bardzo często jeszcze z przyczepką (nasze, dla przypomnienia, ma 6,40 m długości) – to wszystko wchodzi już w kategorie prawa jazdy C, dlatego nie robiliśmy od początku, ale bardzo chcielibyśmy spróbować, bo jeśli kiedyś w przyszłości oprócz piesków pojawią się dzieci, to tu się nie zmieścimy na 100 procent.

Moim marzeniem byłoby wozić motocykl nie na przyczepce za kamperem, co mogę robić teraz i prawdopodobnie pojedziemy tak do Norwegii, jeszcze tej przyczepki nie mamy, a są takie fajne małe przyczepki. W większym kamperze można wozić motocykl wewnątrz albo mieć go podwieszanego na samochodzie. Jednak konstrukcja

nośna takiego uchwyt plus motocyklu, sprawiłoby, że DMC pojazdu byłoby znacznie wyższe – to jest niemożliwe. Najprawdopodobniej przełożymy te nasze ulubione, drogie rzeczy, na które tutaj doinwestowaliśmy do nowego kampera, a ten samochód zrobimy od nowa jako już trzeciego kampera, po raz pierwszy na sprzedaż. Taki najprawdopodobniej jest plan. Mnie w ogóle bardziej bawiła budowa niż samo podróżowanie.

Jakie umiejętności i wiedza są potrzebne do tego, żeby zbudować kampera? Trochę już o tym opowiedziałeś – ty już wcześniej miałeś do czynienia z majsterkowaniem, więc sobie z tym radziłeś, ale te wszystkie rzeczy związane z elektryką, z elektroniką, tam jest potrzebna duża wiedza. Ty studiowałeś fizykę, więc było ci trochę łatwiej wszystko zrozumieć. Na ile musimy wcześniej posiadać umiejętności manualne oraz techniczną wiedzę, aby poradzić sobie z budową takiego kampera?

Na 100 procent musimy lubić takie DIY, musimy lubić majsterkować. Jeśli tego nie lubimy, nie bierzmy się za to, bo znudzi nam się to, zanim zaczniemy. Jak to lubimy, to każdy majsterkowicz sobie poradzi, bo jeszcze 2 lata temu nie było tyle materiałów na YouTube co teraz. Teraz jest ich już naprawdę sporo, zresztą też się trochę do tego przyczyniamy. Tutaj znowu wspomnę o zbudujsamkampera.pl, czyli naszej stronie, gdzie będzie opis w postaci bloga na temat tego jak poradziłeś sobie z naszym kamperem. Są tam już live'y, gdzie wspominamy o niektórych rzeczach, ale takich materiałów jest mnóstwo. Są książki, a ostatnio znalazłem nawet stacjonarne dwudniowe

szkolenie w warsztacie z teorii i praktyki budowy kampera obejmujące elektrykę, stolarkę i hydraulikę. Chyba nie było najtańsze, bo kosztowało około 3 tysięcy, ale nadal w porównaniu do kosztów budowy i błędów, które możesz zrobić to nie jest dużo. Nasze błędy na pewno kosztowały więcej niż 3 tysiące, więc gdyby coś takiego było dostępne 2-3 lata temu, gdy zaczynaliśmy się nad tym zastanawiać, poszedłbym na nie. Wiedzy jest mnóstwo. Da się zepsuć ogrom rzeczy. Nie spotkałem jeszcze nikogo, kto zrobił kampera i stwierdził, tak, to jest idealny kamper, nic bym nie poprawił. Każdy mówi, że zrobiłby jeszcze raz. Ale to chyba jest tak samo, jak z domem, tak jak mówi to powiedzenie, że pierwszy dom buduje się dla wroga.

A może zapytam o to przebudowywanie – w momencie, kiedy okazało się, że trzeba go przebudować, bo jest za ciężki – tak z perspektywy czasu myślisz, że to był prosty błąd, który można było przewidzieć, czy tak po prostu wyszło?

Tak, to był prosty błąd, który można było przewidzieć. Tak właściwie to my nie musieliśmy bezwzględnie go przebudowywać. Byłoby po prostu bardzo niewygodnie i ryzykownie nim jeździć. Można było jeździć, ale woleliśmy go przebudować, kilka rozwiązań funkcjonalnych tam też nie wyszło. W każdym razie korpusy mebli robiliśmy z pełnej sklejki, czyli z 15 mm i 18 mm. Zazwyczaj korpus meblowy w domu to jest 18 milimetrów grubości. My robiliśmy z 15 i 18, ponieważ po szybkiej kalkulacji przy planowaniu, gdy stwierdziliśmy, że będziemy robić kampera dwuosobowego, czyli nie będziemy mieli bardzo ciężkiej tylnej ławy dodatkowych dwóch siedzeń, które trzeba domontować i nie będziemy mieli drugiego łóżka na dodatkowe kilka osób i jeszcze kilku

rzeczy, to nam wyszło na to, że powinniśmy się bez problemu zmieścić w masie.

I po prostu podczas budowy nie ważyliśmy niczego, bo z kalkulacji na samym początku wyszło, że bez najmniejszego problemu się zmieścimy. Okazało się, że trochę nie doszacowaliśmy ilości materiałów. Ostatecznie było więcej drewna niż planowaliśmy, nie liczyliśmy tego w ogóle. Poza tym na wadze, gdzie można ważyć kampery (to akurat była waga na skupie zboża, ale zazwyczaj samochody waży się w takich miejscach) powiedzieli nam, że bardzo często przyjeżdża firma, która koło Lublina robi seryjnie, zawodowo dużo kamperów i dużo zabudów samych kamperów i oni ważą każdy samochód, zanim zaczną pracę, żeby wiedzieć, czy samochód zgadza się z tym, co jest w dowodzie. My tego nie zrobiliśmy, a podobno waga potrafi się różnić o 100- 200 kg. Po prostu producent użyje innej blachy, innych złączy. Podobno właśnie w szczególności w tych popularnych samochodach, czyli czworaczkach, o których wspominałem: Ducato i nasz Boxer, są czasami naprawdę duże różnice w tej początkowej masie i to się dało zrobić.

W tym momencie korpusy szafek są zrobione z profili aluminiowych, które były trudniejsze w obróbce i droższe, a wypełnienia z 4 mm sklejk. Więc zobacz, jaka jest ogromna różnica. Z 15 zeszliśmy do 4 mm i pod warunkiem, że sztywny korpus jest zrobiony z czegoś twardego, (aluminium jest znacznie bardziej twarde od drewna) to 4 mm sklejki wystarczają na wypełnienie. Nawet stół, przy którym teraz siedzę i mam laptopy, ma blat tylko 4 mm. Dużo rzeczy da się zrobić, więc bardzo polecam. Mogę też polecić forum VanClan, które założył Rafał, którego poznaliśmy podróżując. Gdy jechaliśmy przez Hiszpanię zupełnie

przypadkiem spotkaliśmy go w kamperze z całą rodziną, bo akurat też tam był, i minęliśmy się po drodze. Kojarzyliśmy go z internetu i stwierdziliśmy, że musimy do niego napisać. Okazało się, że prowadzi on też takie płatne forum i ma społeczność. To forum nie jest drogie (bo kosztuje chyba 30 złotych miesięcznie), a można tam znaleźć sporo bardzo fajnych informacji, więc polecam, jeśli chcecie, nie zależy wam na konkretnej książce albo kursie, bo tego jest bardzo dużo.

Nie polecę żadnych książek, pomimo że Mateusz miał dla mnie na końcu takie pytanie, ponieważ nie znalazłem żadnej, która byłaby pełna od A do Z. W każdej książce znajdowałem coś fajnego i mnóstwo niedopowiedzeń, a polecę takie właśnie forum, bo można tam przyjść i pytać ludzi, którzy zbudowali już kampera. Ja i Werka też tam jesteśmy i zapraszamy.

To jeśli mówimy o miejscach, to może teraz powiedz, gdzie do tej pory byliście, już w zasadzie to powiedziałaś, więc może powtórz, ale bardziej interesuje mnie to, gdzie ta infrastruktura jest najlepsza, ile to kosztuje i jakie wiążą się z tym wyzwania.

Jeśli chodzi o miejsca, w jakich byliśmy, to po pierwsze późną jesienią jeździliśmy po Polsce. W Polsce infrastruktura jest bardzo słaba, tak na dobrą sprawę są to tylko kempingi i jeśli chodzi o serwis kampera – serwis, czyli nie wymianę oleju i klocków hamulcowych, tylko wylanie brudnej wody itd. – to tak na dobrą sprawę jedyne popularne miejsca, gdzie można to zrobić, to miejsca obsługi podróżnych, czyli MOP-y na autostradach i drogach ekspresowych. Każdy ma możliwość nalania

wody, co drugi ma możliwość wyrzucenia też ścieków, jak widzicie takie śmieszne znaki, których nigdy nie rozumiałem: WC Bus, to właśnie jest to.

W Polsce infrastruktura jest słaba, to są kempingi i MOP-y, nie ma dedykowanych miejsc prawie w ogóle, ale późną jesienią też daliśmy sobie radę.

Czy można się też podłączyć, czy ty w ogóle ładujesz się na takim MOP-ie, czy nie?

Nie – są pojedyncze, gdzie rzeczywiście ten prąd jest dostępny w Polsce. Jak już i tak jedziesz na ten MOP, to ci akumulator podładuje. Ile ty byś musiał stać podpięty. Za to niektóre ładowarki samochodów elektrycznych mają normalne gniazdko, więc się da. Tylko nie wiem, zależy to od tego, ile jest tych ładowarek, czy użytkownicy samochodów elektrycznych zaraz nie wyrzuciliby cię stamtąd, bo będziesz blokował ładowarkę na 5 godzin wolno się ładując. Widziałem też miejsce we Francji, gdzie tych ładowarek jest na tyle dużo, że po prostu zawsze były puste, więc tam bez problemu można byłoby się podłączyć, o ile byłoby to normalne gniazdko. Nie każde miejsce je ma, bo to jest zupełnie inny system ładowania, bardzo często z innym napięciem i ze zdecydowanie inną mocą. Jeśli chodzi o prąd to w Polsce jest ciężko. Możliwe jest tylko wlanie czystej wody, wylanie szarej i opróżnienie toalety.

W Polsce, jedynym miejscem, gdzie naprawdę mieliśmy duży problem były Mazury – byliśmy tam pod koniec listopada, więc wszystkie kempingi były zamknięte. Jest tam pierwsza ekspresówka, bo to region, w którym jeszcze nie ma wielu dróg ekspresowych i na cały rejon jest

jeden MOP, o którym nawet nie wiedzieliśmy. Zobaczyliśmy go dopiero jak wyjeżdżaliśmy. Teraz w Polsce raczej nie ma problemu, bo sieć dróg ekspresowych jest w miarę OK i wszędzie da się znaleźć bezpłatne miejsce, nawet zimą.

Kempingi są otwarte i raczej nie chcą wpuścić cię tylko po to, żeby np. za 30 zł zrobić serwis. Raczej musisz zapłacić. Kempingi w Polsce po sezonie też są drogie – 100-150 zł za dobę. Jeśli chodzi o naszą aktualną podróż, to pojechaliśmy z Polski przez Niemcy, Francję, Hiszpanię, aż do Portugalii. Niemcy tylko przejechaliśmy, ale z tego co wiem, infrastruktura jest tam dobra. Jeśli chodzi o Francję i Hiszpanię, infrastruktury jest dość sporo. We Francji mało jest miejsc bezpłatnych, ale ceny są rozsądne, za 10-17 euro (najczęściej około 14 euro) da się spędzić noc w ogrodzonym, bezpiecznym miejscu. To samo, jeśli chodzi o Hiszpanię.

We Francji jesteśmy zupełnie po sezonie, bo wyjechaliśmy tuż po nowym roku, a wracamy na święta wielkanocne. We Francji praktycznie wszystkie kempingi są zamknięte, jest tam jeszcze za chłodno. W Hiszpanii większa część dużych kempingów jest otwarta. W tych krajach raczej luźniej podchodzi się do tego, że chcemy wjechać na kemping i za mniejszą opłatą niż za dobę zrobić tylko serwis. Tak samo jest z płatnymi miejscami, gdzie np. za 15 euro możesz zostać na noc i serwis masz w cenie. Możesz wyjechać za 4 czy 5 euro, zrobić sam serwis i wyjechać. Tych miejsc jest mnóstwo. We Francji prawie wszystkie są płatne, w Hiszpanii jest sporo bezpłatnych miejsc, ale zarówno Francja, jak i Hiszpania nie są najbezpieczniejszymi krajami.

Poza tym tam jest mnóstwo kamperów, w szczególności w Hiszpanii i lokalni mieszkańcy nie zawsze lubią kampery. Zresztą czasem się nie dziwię, bo dużo kamperowiczów nie zachowuje się w porządku. Stają na zakazach, okupują miejscówki, w których można stać, ale jest np. limit dwóch bądź trzech dni, bo duża część miejscowości, w szczególności w Hiszpanii i Portugalii, ma bezpłatne, legalne miejsca parkingowe z zapewnionym serwisem, ale pod warunkiem, że stoisz tam tylko 48 lub 72 godziny. Chodzi o to, żebyś mógł przyjechać, pozwiedzać i pojechać dalej. Niektórzy potrafią tam siedzieć miesiącami i koczować. Nic więc dziwnego, że po takich historiach lokalni mieszkańcy nie za bardzo lubią kampery, które korzystają za darmo z infrastruktury, nie dając nic od siebie i jeszcze czasami zostawiając nieporządek. To jest niestety czarna strona, karawaningu, która powoli się zmienia, bo coraz więcej młodych ludzi buduje kampery z troszeczkę innym mindsetem, ale to się dzieje i niestety ani Francja, ani Hiszpania to ogółem nie są najbezpieczniejsze kraje.

Chciałbym tutaj dopytać, o to co to znaczy niebezpieczeństwo – że ci ludzie mieszkający na miejscu są wobec ciebie niemili czy masz tu coś innego na myśli?

To raczej znaczy, że jest szansa, że w nocy cię okradną, i to niezależnie od tego, czy jesteś w kamperze czy nie. Spróbują np. otworzyć drzwi i zabrać coś z przedniego siedzenia albo jak zostawisz kampera, bo pójdziesz pozwiedzać – możesz już nie mieć rzeczy w środku. Po kamperze widać, że jest kamperem, nawet jak jest naszym zbudowanym na busie dostawczym, to i tak jak się przyjrzyysz, to widać, że to kamper, więc myślę, że wprawiony złodziej będzie to widział od razu. Ja

rozpoznaję każdego kampera po jednej nutce, bo już go robiłem. I nie zdarzyło nam się nigdy nic nieprzyjemnego, ale dość szerokim łukiem omijamy takie miejsca. Można po prostu znaleźć komentarze o tym, że nawet po sezonie zdarzają się kradzieże. Widać to na tych wszystkich aplikacjach, gdzie można wyszukiwać miejsca. Widzieliśmy to w komentarzach o takich dużych miastach jak np. Barcelona. Tam po prostu nawet odradzają wjeżdżać turystom zwykłymi samochodami.

Widzieliśmy komentarz o podziemnym parkingu dla autobusów o Barcelonie: *bardzo spoko parking, można zaparkować w centrum, okradziono nas* – po sezonie na podziemnym parkingu. Takie rzeczy zdarzają się niestety na zachodzie Europy. Dobitnym potwierdzeniem było to, jak wracaliśmy ostatnio z Hiszpanii do Francji, robiliśmy bardzo długą trasę. O trzeciej w nocy zaparkowaliśmy na miejscu obsługi podróźnej na MOP-ie we Francji, na autostradzie na południu Francji. Tam są przepiękne MOP-y, inne niż u nas w Polsce, czyli niewielki, betonowy parking. To bardziej wygląda jak leśny kemping i miejsce dla osobówek i kamperów jest osobno od tirów, więc nie patrzysz na rzędy ustawionych tirów, tylko na drzewa i takie ławeczki, żeby można sobie było zjeść na zewnątrz. Jest ślicznie i tam nie ma nikogo nigdy. Tam nie ma pojedynczej osobówki w nocy. Dlaczego? Wejdź w komentarze na Park4Night, wejdź w komentarze na Google Maps, w których zawsze przestrzegają: *uciekaj, kradną, nigdy nie zostawiaj na noc*.

Podobno po prostu ludzie potrafią podjechać, w szczególności na takie ciemne, puste, publiczne i nieogrodzone miejsca samochodem, spróbować coś ukraść i czym prędzej odjechać. Nie wiem, czy to jest kwestia problemu imigracyjnego, czy po prostu lokalnych mieszkańców,

ciężko powiedzieć, nie jestem tu specjalistą, ale tak słyszałem i widzieliśmy masę komentarzy na ten temat. Jeśli masz już ogrodzone miejsce, gdzie kamera jest, chociażby na wjeździe, to jest już troszeczkę lepiej. Może jest to trochę paranoja, może to się nie zdarza codziennie, ale my ryzykować nie chcieliśmy. W Hiszpanii i we Francji dosłownie 3 czy 4 razy spaliśmy na dziko, gdzie czuliśmy się troszeczkę bezpieczniej. Poza tym nocowaliśmy tylko na płatnych miejscach. W Portugalii za to bez problemu.

W Portugalii jest masę bezpłatnych miejsc. Przez dwa tygodnie staliśmy na kamper parkach bezpłatnych zapewnianych przez miasta czy miejscowości, na których uwaga był bezpłatny prąd. Raz to miałem w ogóle takie, „o co chodzi?” – ja tu wjeżdżam do środka miasta, parkuję swoim kamperem w zielonym parku w środku miasta. To była akurat Alcobaca w Portugalii. Wokół są budynki, normalne bloki, ludzie mieszkają i oni muszą płacić za prąd, a ja mam tu za darmo. Stanie za darmo, wodę za darmo i jeszcze prąd za darmo. Co prawda tam było ograniczenie do 72 godzin, ale myślę, że póki tam nie zamieszkaś na miesiąc, to cię nikt nie wyrzuci za czwarty dzień na przykład. Zawsze się tego pilnowaliśmy, jednak jak są jakieś zasady, to po to, żeby właśnie korzystać, w szczególności, że ktoś daje nam coś za darmo. I naprawdę w Portugalii czuliśmy się bezpiecznie i czuliśmy, że te miejsca są zadbane.

Miejsca w Portugalii bardzo często są nowiutkie. We Francji czy w Hiszpanii są one bardzo stare i zaniedbane, bo są tam już od lat, a w Portugalii są to nowe miejsca. Podobno (tak słyszeliśmy z Internetu) Portugalia dopiero od niedawna zaczęła przeganiać kampery z dzikich

miejscówek i po wprowadzeniu tego przepisu zobowiązała się do tego, że otworzy więcej bezpłatnych miejsc, żeby ludzie mieli, gdzie się podziać, a nie tylko byli przeganiani. W Polsce np. przegonią cię na płatny kemping, w szczególności, gdy zaparkujesz na jakimś parkingu przy kempingu. Podejrzewam, że może cię przegonić ktoś z kempingu po to, żebyś wjechał do nich. A w Portugalii jednak otworzyli te bezpłatne miejsca. Pod tym względem Portugalia naprawdę nas zachwyciła. Ogółem nie ma żadnego problemu z miejscówkami w żadnym kraju, w którym byliśmy na zachodzie, ale w Portugalii było zdecydowanie najlepiej.

Może teraz przejdziemy do bardziej codziennych tematów, czyli pracy i organizacji. Czy po dłuższym pobycie masz jakieś trudności z motywacją do pracy? Jak wygląda kwestia efektywności – czy pojawiają się jakieś problemy? Wiemy, że Internet działa bez zarzutu, ale jak ogólnie ocenilibyś swoje podejście?

Jeśli chodzi o Internet to, tak jak rozmawialiśmy, nie ma z nim problemu w ogóle. Na pewno trudniej się zabrać do pracy, bo w tym momencie stoimy pomiędzy francuskimi górami nad jeziorem, właśnie wyszło słońeczko i przyświeca mi tu z tyłu, grzeje mi w plecy i człowiek chce wyjść i się przejść. Tak samo czujemy się, jak pracujemy zdalnie, w domach, w środku lata w Polsce – jest gorąco, jest przyjemnie, chciałoby się wyjść, otworzyć piwko nad jeziorem, a nie pracować. Tu jest trochę częściej w ten sposób, co nie znaczy, że to jakoś mega przeszkadza.

W kamperze ogólnie bardzo przeszkadza mi światło, ponieważ mam fotel i biurko w szoferce – fotel po prostu obraca się do tyłu, tyłem do kierownicy, w kierunku biurka. Tak samo drugi fotel Weroniki i mamy tutaj dwa biurka, to znaczy, że siedzimy w towarzystwie dwóch szyb z boku i jednej wielkiej szyby z przodu. Po pierwsze, jeśli świeci słońce, nawet jak jest zimno na dworze, to robi się gorąco. Po drugie jest bardzo jasno i pomimo tego że mam dość jasne monitory to i tak słońce odbija się od nich tak bardzo, że ciężko pracować. Na szyby mamy zasłony – są to takie specjalne zasłony kamperowe, które blokują światło, więc samochód się nie nagrzewa, a jak mamy zasłonięte zasłony, to nie widać, że jesteśmy w środku, nawet paląc wszystkie światła, na zewnątrz nic nie widać. To jest delikatny minus.

Pomimo właśnie, że większość ludzi uzna to za plus, bo tego światła jest naprawdę dużo, to mi akurat przeszkadza to w pracy. Ja nie lubię, gdy cokolwiek świeci mi na monitor. Co prawda jest to fajne, bo mamy trzy okna – tak jak w naszej konfiguracji. Wiele kamperów ma dodatkowo dwa kolejne okna w bocznych ściankach, czyli w przesuwanych drzwiach i tuż za drzwiami kierowcy, co daje w sumie pięć okien. To wygodne, bo jeśli każde ma roletę, można zasłonić te, przez które wpada światło, a nadal korzystać z innych. Gorzej, gdy światło jest bezpośrednio za nami i trzeba zasłonić główne, duże okno – wtedy robi się naprawdę ciemno. Bywało, że mimo pięknej, słonecznej pogody w środku dnia siedzieliśmy w ciemnicy pozasłaniany i musimy sobie włączać lampki w środku, żeby rzeczywiście słońce nie odbijało się w monitorach. Poza tym jest tak samo, jak w domu. My tu mamy wygodnie.

Tutaj tak uwaga dla was – jeśli będziecie wynajmować kampera, a nie, robić własny kamper, to nie spotkałem się z kamperem, który ma dedykowane miejsce do pracy. Widziałem jeden taki kamper, francuskiej marki Chausson, który został wypuszczony w tym roku. Nie było go jeszcze nawet na targach, na pewno nie w Polsce. Możliwe, że był już na największych kamperowych targach w Dusseldorfie. On rzeczywiście ma biurko, ale takie bardziej miniaturowe, żeby można było zabrać ze szkoły dziecko i by mogło sobie ono nadrabiać lekcje przez np. tydzień. To nie było takie typowe biurko do pracy. Nasze biurko to typowe biurko do pracy, mamy odwrócone fotele i jest wygodnie. Tak normalnie w kamperze to można pracować na zwykłej ławie z tyłu. To według mnie nie jest najwygodniejsze. Jednakże w większości kamperów przynajmniej jedno miejsce do pracy jest prawie zawsze – chodzi tu o fotel kierowcy, który odwraca się bezpośrednio na stolik. W naszym przypadku jest biurkiem z podwieszonym monitorem i nie służy za bardzo do jedzenia, chyba że awaryjnie. W normalnych kamperach jest to stolik do jedzenia, w którym ciężko raczej podwiesić monitor, bo jest okno, ale przynajmniej jedna osoba jest w stanie na wygodnym, kapitańskim dużym fotelu być przy stoliku i rozstawić laptopa, ipada albo przenośny monitor. Tak pracowałem kiedyś w wynajętym kamperze i da się pracować. Z podwieszonym monitorem zaletą jest jednak to, że głowę mam cały czas opartą na zagłówku i to jest jednak znacznie bardziej komfortowe.

Czasami bolą mnie plecy, nie zmieściłem tutaj podnoszonego biurka, nad czym ubolewam, bo przy takim biurku da się kilka godzin postać, w szczególności na callach lubiłem sobie postać, ale da się wyjść z kampera i rozprostować nogi, czyli robić takie spacerki.

W zasadzie nie powiedzieliśmy o tym, ale rozumiem, że normalnie możesz stanąć w swoim kamperze, bo może to nie będzie takie oczywiste.

Tak, jeśli to nie jest oczywiste, to w naszym kamperze jest 220 cm wysokości w środku. Nie dość, że mogę stanąć, to bez problemu mogę suszyć włosy czy brodę suszarką, normalnie z podniesioną ręką i dopiero koniec suszarki dotyka sufitu. Nasz kamper jest wysoki ze względu właśnie na tę końcówkę naszej wersji, H3, czyli to jest najwyższy kamper. W H2 też da się stanąć, o ile nie mamy bardzo dużo izolacji i jesteśmy przeciętnego wzrostu. W H2 osoba o wzroście 1,70-1,75 m może stać wyprostowana. Przy wzroście 180 kilka cm trzeba się już pilnować, aby nie dać za dużo izolacji.

To może kontynuujmy temat taki bardziej przyziemny, czyli mam tu na myśli temat pracodawcy. Kiedy i o czym w ogóle musimy go informować? Jak w ogóle wygląda temat z rozliczaniem podatków? Mówię tutaj o rezydencji podatkowej.

Oficjalnie w Polsce, z tego co mi wiadomo, nie da się być na stałe zameldowanym w kamperze i mieszkać na stałe w kamperze. Oficjalnie to wszystko są tylko podróże. Z tego co wiem, każdy wyjazd poniżej sześciu miesięcy jest traktowany jako wyjazd turystyczny. My do tej pory planujemy wracać po to, żeby się spotkać z rodzinami zarówno na święta wielkanocne, jak i święta Bożego Narodzenia, więc to się idealnie wpasowuje w takie sześciomiesięczne cykle. Jesteśmy oficjalnie zameldowani u rodzin w Polsce.

Ja może dodam – też nie jestem prawnikiem i trzeba byłoby to sprawdzić – ale z tego co kiedyś się orientowałem, to Prawo Międzynarodowe mówi o tym, że jeżeli jesteś w podróży powyżej sześciu miesięcy i jesteś w różnych państwach, to masz prawo wyboru rezydencji podatkowej, więc możesz się rozliczać na podstawie tej rezydencji, która jest dla ciebie najwygodniejsza. Oczywiście musisz potwierdzić to jakimiś wyciągami i tak dalej.

No właśnie, wydaje mi się, że tam jest troszeczkę papierologii do zrobienia. My w tym momencie jesteśmy zameldowani w Polsce, nigdy nie myśleliśmy o zmianie rezydencji. Byłaby to skomplikowana sprawa ze względu na to, że prowadzimy spółkę z o.o. zarejestrowaną normalnie w Polsce i tam odprowadzamy wszystkie podatki, więc tutaj nie ma też żadnego problemu, nikt nie każe tych usług wykonywać bezpośrednio z terytorium Polski. Możemy przecież pracować zdalnie, jeśli jesteśmy w podróży, a to nadal się kwalifikuje jako podróż. Podobno na umowie o pracę (nie wiem, bo nigdy nie pracowałem) jest problem, ponieważ standardowa umowa o pracę mówi o świadczeniu usług oraz ubezpieczeniu na terenie Polski.

Trzeba mieć jakąś specjalną umowę o telepracę bądź zgodę pracodawcy na stałe pracowanie poza terytorium Polski – tak słyszałem. Ogólnie, ja zawsze informuję pracodawcę, nie sądzę, żeby na B2B czy na kontraktach był taki obowiązek, ja zawsze informowałem, bo to jest fair po prostu i tyle. Mogę przecież czasem stracić Internet, jeśli po prostu czasem coś mi się urwie, albo gdzieś tam ucieknę z calla na 5 minut, to każdy wie, że jestem w kamperze i mogę mieć troszeczkę

gorsze połączenie. Zresztą nie zdarza się to częściej niż normalnie standardowo ludziom w domach.

Poza tym myślę, że dobrze jest zapoznać się z polityką dotyczącą przetwarzania danych firmowych i sprzętu. Nie w każdej firmie mamy taką politykę, zależy to od wielkości firmy i podejścia do ochrony danych, w szczególności danych klientów. Jeśli chodzi o sprzęt firmowy oraz dane, które są na tym sprzęcie, w szczególności dane waszych klientów, bardzo często są restrykcje, że dane mogą być przetwarzane tylko w Europie. Dlatego, na przykład, chociaż trochę nas kusiło, by wsiąść na prom i popłynąć do Maroko, gdy byliśmy na południu Hiszpanii (tam jest 17 km przez tę cieśninę obok Gibraltaru) – to po pierwsze, jest problem z psami – bo wywóz zwierząt poza Unię i powrót jest problematyczny. Tak samo, nie mógłbym pojechać z firmowym sprzętem i tego nie zrobię. Za każdym razem, gdy zmieniam kraj podaję moją lokalizację, żeby zespół do spraw security wiedział, że jestem w danym kraju i jeśli wyskoczy gdzieś jakiś alert, że mam dziwne logowanie z innego kraju to nie jest to anomalia.

W mojej opinii zawsze lepiej informować o takich rzeczach, bo można wpaść w jakąś blokadę regionalną czy jakiś system może wychwycić, że nieoczekiwanie zmieniliście kraj – w piątek logowaliście się w pracy w Polsce, a potem w poniedziałek jesteście w Hiszpanii (bo bez problemu da się przejechać jadąc cały weekend). Możecie mieć bana i mieć problem i tak musicie się wytłumaczyć. Oczywiście to nie jest pewne, ale uważam, że w ogóle warto być w pracy otwartym i o wszystkim informować.

Przejdźmy do kolejnego pytania. Jakie są trzy rzeczy, które cię najbardziej zachwyciły oraz trzy rzeczy, które okazały się rozczarowaniem w czasie twojej sześciomiesięcznej podróży?

O pierwszym zachwycie już mówiłem, czyli chodzi tu o darmowe kamper parki w Portugalii, które były bardzo zadbane i na dużej części tych kamper parków był również prąd. To jest po prostu ogromne zaskoczenie. Kolejnym zachwytem jest pustka i spokój w niektórych miejscach – wystarczyło odjechać godzinę od popularnego miejsca.

Przyjechaliśmy do Porto i myślałem, że jest to troszeczkę mniejsze miasto niż Lizbona. Byliśmy tam w tygodniu i był ogromny tłum ludzi – jak wyszliśmy w okolicy zachodu słońca nad rzekę, to było bardzo dużo osób chętnych na to, by zobaczyć zachód słońca. Była tam jakaś impreza z DJ-em czy jakimś zespołem w plenerze. Był alkohol i po prostu ciężko było przejść bez przepychania się między ludźmi, pomimo że to jest po sezonie i nie w weekend. Byliśmy negatywnie zaskoczeni, że jednak tłum w tych popularnych miejscach jest non-stop. Wszyscy wiedzą, że w Hiszpanii i w Portugalii jest ciepło, jest masę kamperów. To właśnie było trochę rozczarowanie, że to nie jest spokój. To jest duży plus, że ominęliśmy polską zimę, która dawno nie ma śniegu, tylko błoto i ciapę. I byliśmy w przyjemniejszych miejscach, znacznie cieplejszych, ale w tych znanych miejscach było ogromnie dużo ludzi.

Drugim zachwytem była właśnie ta cisza i spokój, które można znaleźć w mniej uczęszczanych miejscach. Wystarczyło oddalić się o godzinę drogi od popularnych atrakcji. Na przykład najpiękniejszym miejscem, w jakim byliśmy, był kamper park w Suzelo w Portugalii – zaledwie 50 minut od Porto. Szukaliśmy po prostu najbliższego kamper parku, który

byłby ładny i miał dostęp do prądu. Pojechaliśmy tam, nie sprawdzając wcześniej, co nas czeka na miejscu. Okazało się, że to miejsce jest przepiękne – rzeka, góry, a do tego ogromny, ponad półkilometrowy most wiszący, drugi co do wielkości w Europie. To tylko jeden z wielu przykładów pokazujących, jak wiele niesamowitych miejsc można odkryć, omijając te najbardziej popularne. Pozytywnym zaskoczeniem okazała się dla mnie Sierra Nevada w Hiszpanii. Nie wiem, czy w ogóle kojarzysz to miejsce?

Wydaje się mocno popularne.

Ja w ogóle nie znałem tego miejsca – to jest obok Granady, w Andaluzji, na południu Hiszpanii. To ośrodek narciarski. Wjeżdżamy do Granady – prawie 20 stopni na plusie. Jedziemy 45 minut pod górę: z około 700 metrów nad poziomem morza, gdzie leży Granada, nagle jesteśmy na 2,5 tysiąca metrów. Nagle minus 5 stopni, początek wyciągu. Koniec wyciągu jest na 3,3 tysiąca metrów – całe 1000 m w górę – śnieg i stok. Mamy ze sobą deskę, więc jeździliśmy po hiszpańskich stokach. Dzień wcześniej – ciepła Granada, dwa dni później – ciepły Gibraltar witając się z małpami na górze. Tak że było niesamowite zaskoczenie, że istnieje ogromny czynny ośrodek narciarski na południu Hiszpanii. Nie wiem, czy działa w lecie, ale to jest tak wysoko, że powinien działać. Było to mega zaskoczenie, że byłem tam w stanie pojeździć na desce.

W Portugalii jest problem z ośrodkami narciarskimi – tak naprawdę jest tylko jeden, ale był kompletnie nieczynny, mimo że byliśmy tam w lutym. Po prostu nie było śniegu. Oprócz tego zachwyciło nas też – Caminito del Rey, czyli Ścieżka Króla w Hiszpanii. To przepiękne miejsce. Trasa prowadzi nad urwiskiem, naprawdę robi wrażenie. Mamy z tego filmik na

YouTubie, więc możecie zobaczyć. Samo Caminito jest dość popularne, było tam sporo ludzi, ale wystarczyło odjechać 15 minut w bok, na jakąś okoliczną górkę – i było pusto, widoki niesamowite. Dało się też stanąć na dziko w zatoczce. Super sprawa.

Jeszcze tak mi się przypomniało – takie szybkie pytanie, ile pali auto w takim razie?

10,5 litra diesla. Trzeba wziąć pod uwagę, że nasze auto, razem z nami i psami, waży prawie 3,5 tony – więc jest ciężkie. Na autostradzie spokojnie jedzie 120 km/h, chociaż zazwyczaj trzymamy się okolic setki, bo wtedy mniej buja. To wysokie auto, więc przy większych prędkościach trochę rzuca na boki. Ale jak autostrada jest pusta, to lecimy 120 i jest OK.

Ostatnio sporo jechaliśmy autostradami, więc chwilowo średnie spalanie mamy 10,9, ale zazwyczaj wychodzi 10,5 litra. Trzeba pamiętać, że przy tak dalekim wyjeździe, jak do Portugalii i z powrotem, paliwo to spora część kosztów. Do tej pory wydaliśmy już 10 tysięcy złotych na paliwo i jeszcze brakuje nam około tysiąca, żeby wrócić do Polski. Do tego jakieś 2 tysiące poszło na autostrady. Dałoby się to częściowo ominąć, ale czasem to bardzo uciążliwe i mocno wydłuża trasę. W Hiszpanii spora część autostrad, szczególnie na wschodnim i południowym wybrzeżu, jest bezpłatna. Jechaliśmy też przez Niemcy, właśnie po to, żeby uniknąć dodatkowych opłat.

Autostrady, szczególnie we Francji, są strasznie drogie. Wydaliśmy około 2 tysiące złotych tylko na nie, plus jakieś 8 tysięcy na paliwo – i jeszcze około tysiąca na pewno wydamy. Prawie nic nie poszło na

ogrzewanie, większość to po prostu jazda. I tak sobie myślimy, że może następnym razem pojechalibyśmy gdzieś bliżej, ale za to trochę więcej pojeździli w jednym kraju. Bo tak skacząc między miejscami przez te trzy miesiące – teraz jesteśmy w trzecim miesiącu i zostaniemy trochę ponad – to jakbyśmy nie pracowali w międzyczasie, to spokojnie byśmy już wszystko zobaczyli. W ciągu tych trzech miesięcy mieliśmy tylko tydzień urlopu. Wtedy faktycznie dużo zobaczyliśmy – mogłem też pojeździć na desce, bo w weekendy raczej bym się tam nie pchał.

Teraz, żeby zdążyć jeszcze trochę odpocząć, musieliśmy przejechać na raz 1000 kilometrów, żeby dotrzeć w fajne miejsce i móc posiedzieć tam spokojnie przez dwa tygodnie na kempingu. Nie chcieliśmy już codziennie się przemieszczać kawałek po kawałku. Trzeba wziąć pod uwagę to, że takie jeżdżenie może i wygląda fajnie, ale wiąże się z kosztami – a największa część to właśnie samo jeżdżenie.

To ja bym jeszcze dopytał o rozczarowania. Wspomniałeś, że na zachodzie bywa niebezpiecznie – trochę już o tym mówiłeś – ale chciałem jeszcze zapytać o jedną rzecz. Chodzi mi o duże miasta, psy i kamper, czyli jeden z punktów, który wypisałeś przed spotkaniem.

O infrastrukturze już mówiłem. Najbardziej mnie zaskoczyło to, że jak przyjechaliśmy naraz przez Niemcy i Francję – po prostu w jeden weekend przeskoczyliśmy całość, żeby z zimnej Polski być w cieplejszym miejscu – to rzeczywiście na południu Francji robi się momentalnie cieplej, a bardzo ciepło robi się już w Hiszpanii, jak się przekroczy Pireneje.

We Francji, całe południe – mimo że jest w miarę ciepłe i nie ma tam takiej zimy jak u nas – to jednak wszystko tam czeka na kwiecień. Byliśmy tam w styczniu, jesteśmy teraz w marcu – i wszystko jest praktycznie zamknięte. To było dla mnie mega rozczarowanie, bo spodziewałem się, że wyskoczymy z tej zimowej pluchy w Polsce i zanim zaczniemy zwiedzać i aktywnie podróżować, to sobie po prostu posiedzimy dwa tygodnie w cieple. Nie dało się. Pierwszy ciepły, fajny kemping był dopiero w Hiszpanii, a taki długodystansowy, ciepły i tani – dopiero w Portugalii. Tak że ta infrastruktura poza sezonem nie była taka super rozwinięta, jak jest w sezonie. No i o tym, że nie zawsze jest bezpiecznie, już wspominałem.

Duże miasta z psami i kamperem to nie był najlepszy pomysł. Psy bardzo źle się czuły, na przykład podczas jazdy pociągiem w Barcelonie. Jak było tłoczno, to ktoś nadepnął na psa, pies zaszczekał, a że mamy dość duże psy, ludzie się przestraszyli. Inni nie wiedzieli, o co chodzi, więc patrzyli na nas, jakbyśmy przewozili dzikie zwierzęta. Było to stresujące – i dla nas, i dla psów, i dla innych.

Jak już wjechaliśmy do Barcelony, to też było mnóstwo ludzi. A nasze psy są przyzwyczajone do przebywania z nami w kamperze albo gdzieś na dworze, w spokojniejszych miejscach. To była dla nich nowość i dość upierdliwa sytuacja. Próbowaliśmy też wejść z psami na skałę gibraltarską, gdzie są małpy – to też był błąd. Teoretycznie zakazu nie ma, ale większość ludzi odradza. Widzieliśmy kilku śmiazków, którzy próbowali, więc też spróbowaliśmy. Doszliśmy do połowy albo trzech czwartych trasy, ale trzeba było zawrócić. Psy z małpami się nie dogadują. Więc z psami trzeba albo się rozdzielać – jedna osoba

zwiedza, potem druga – bo nie wszędzie da się wejść z psem, albo po prostu siedzieć w takich miejscach jak to nad jeziorem, gdzie psy mogą sobie swobodnie biegać. Z psami trzeba jeździć do psich miejsc – i tyle.

A co z samym kamperem? Wspominałeś, że to diesel – czy nie ma problemu, żeby takim autem wjeżdżać do dużych miast?

Tak, są problemy. W prawie każdym europejskim mieście są teraz strefy ekologiczne – i jest z nimi ogromny problem, bo nie ma żadnego ustandaryzowania. Ani na poziomie europejskim, ani nawet krajowym. Na przykład dostaliśmy etykietę na wjazd do Barcelony, ale ona już nie obowiązuje w innych miastach w Hiszpanii. Z kolei, jeśli chodzi o Francję – przez trzy dni nie działała strona, na której można zamówić tę etykietkę. Akurat wtedy, kiedy w weekend chcieliśmy przejechać przez jedno z takich miast.

Nie dało się jej kupić. Strona działała niby normalnie – trzeba było wypełnić wszystkie dane: dodać dowód samochodu, dane właściciela, zamieszkania, dane dotyczące spalania itd. Ogromny formularz i nie działała na końcu płatność. Najgorzej jak się da. Nie udało nam się tego wtedy załatwić. Udało się dopiero po dwóch miesiącach – a nalepka, którą powinniśmy przykleić na szybę przyszła na adres zameldowania w Polsce, więc i tak nie mogliśmy jej od razu użyć.

Najlepiej załatwić te wszystkie nalepki jeszcze przed wyjazdem i sprawdzać te miasta. Te strefy da się ominąć. Można spokojnie zaparkować poza miastem – o ile nie macie psów, małych dzieci albo czegośkolwiek, czego nie chcecie zostawić w kamperze. Da się zaparkować na płatnym, strzeżonym parkingu albo na kempingu i potem

podjechać komunikacją. Na szczęście wszystkie te miasta są świetnie skomunikowane.

Jeśli chodzi o Portugalię, to tam jest naprawdę fajnie pod tym względem. W większości miast we Francji i Hiszpanii trzeba mieć etykiety – trzeba samemu, za drobną opłatą (poniżej 10 euro), przesłać skan dowodu rejestracyjnego do urzędników, którzy sprawdzają, czy auto spełnia normy spalin, i odsyłają zatwierdzenie.

W Portugalii jest to bardzo dobrze rozwiązane – strefy też są, mandaty też są, ale nie trzeba tego wszystkiego wcześniej udowadniać. Działa to na zasadzie: jeśli zaparkujesz w Lizbonie samochód, który wygląda na stary, to mogą cię sprawdzić i wystawić mandat, bo auto z danego rocznika nie powinno spełniać odpowiednich norm. Ale jeśli wjedziesz nowym autem, to też mogą to sprawdzić – zobaczą po danych, że ten rocznik ma konkretną normę i jest OK.

Nasz kamper jest z 2018 roku, czyli ma zazwyczaj najwyższą normę diesla – Euro 6 – więc może wjeżdżać do większości stref. W Portugalii działa to zdroworozsądkowo: sprawdź sobie, możesz dostać mandat, ale nie musisz mieć żadnych naklejek, nie trzeba wypełniać formularzy.

We Francji udało nam się zdobyć naklejkę – na szczęście obowiązuje na całą Francję. W Hiszpanii natomiast mamy naklejkę tylko na Barcelonę, a co z innymi miastami – nie wiadomo. Na stronie jest napisane, że naklejki można kupić w urzędach i na poczcie. Byliśmy na poczcie, trafił się bardzo miły człowiek, mówił świetnie po angielsku i chciał nam pomóc – ale nie potrafił. Powiedział, że wie, jak to działa dla obywateli Hiszpanii, ale dla zagranicznych – nie ma pojęcia.

Ogólnie to wszystko jest bardzo nieustandaryzowane i problematyczne. Dobrze chociaż, że te strefy obowiązują tylko w największych miastach. Często są już znaki informujące o strefie, ale jak się poszuka dokładnie w internecie – tu bardzo polecam sprawdzać oficjalne strony rządowe, a nie strony, które wyskakują jako pierwsze w wynikach w Google i próbują sprzedać naklejkę za 50 euro, którą normalnie można kupić za 7 euro. Strony te oferują, że załatwią to za was, ale nie zawsze mają prawdziwe informacje. Trzeba sprawdzać informacje na rządowych stronach – każda gmina, tak jak w Polsce, ma swoją własną. Czasem trudno je znaleźć, ale tam informacje. Bardzo często okazuje się, że dana strefa jest na razie tylko informacyjna. Na przykład miasto czeka na jednolity system rządowy, aż wiadomo będzie, jak to wszystko ogarnąć. Znaki już stoją, sugerują, że nie powinno się tam wjeżdżać, ale mandatów jeszcze nie ma.

I to jest bardzo spoko, bo można się wtedy zastanowić: wjeżdżam, bo mam w miarę wysoką normę, czy jednak nie – bo widzę znak i nie chcę ryzykować. Trzeba to po prostu bardzo dokładnie sprawdzać.

My trafiliśmy na takie strefy w Lyonie, w Montpellier we Francji, i w Barcelonie.

W Barcelonie fajne jest to, że strefa nie działa w nocy i w weekendy – wtedy można wjechać dowolnym autem bez problemu. Ale ogólnie do Barcelony nie polecałbym się pchać samochodem – jest straszny ścisk. Do Lizbony i Porto wjechaliśmy kamperem do samego centrum. W Porto znaleźliśmy świetny parking między kamienicami, tuż przy rzece. Strasznie drogi – 25 euro za dobę, zwykły parking bez serwisów, tylko z toaletą – ale w zamian wychodziliśmy z psami od razu na miasto. Super

sprawa. Więc warto też szukać, czy nie ma oficjalnych miejscówek w centrum. No i tak jak mówiłem – Portugalia ogólnie jest przyjemniejsza do życia. Mam wrażenie, że w Hiszpanii ludzie mają już trochę dość turystów i po prostu utrudniają im życie.

OK, niezbyt fajna reklama dla Hiszpanii.

Hiszpania nam się nie spodobała za bardzo. Naturalne miejsca – jak stoki, góry czy Caminito del Rey – to była rewelacja. Ale te popularne turystyczne miejscówki zupełnie nie przypadły nam do gustu.

OK, to na sam koniec: jaką książkę poleciłbyś komuś, kto planuje podróżować – a może nawet żyć – w podobny sposób?

Tak jak już wspominałem, kupiliśmy kilka książek, kiedy robiliśmy kampera – i żadnej bym nie polecił. Żadna nie była kompletna od A do Z. Jedne były bardziej albumami ze zdjęciami z lakonicznymi opisami, inne to bardzo szczegółowe opisy jednej konkretnej konstrukcji, zrobionej przez autora. Zamiast tego polecam szukać darmowych materiałów na YouTube. W ciągu tych dwóch lat, odkąd zaczęliśmy budować i teraz jeździmy, pojawiła się masa treści. Branża się niesamowicie rozwinęła. Na YouTube jest mnóstwo fajnych filmików – polecam szczególnie kanał VANDALVAN, czyli Rafała z VANCLAN. Poza płatnym forum, które prowadzi, są też jego darmowe materiały. Bardzo konkretnie i fajnie tłumaczy niektóre zagadnienia.

Bardzo polecam też Kapitana Przyczepę – ma mnóstwo darmowych materiałów. Ma nawet książkę, którą można pobrać za darmo – to

jedyna książka, którą naprawdę polecam, bo nie trzeba jej kupować. Nosi tytuł *Jak nie robić kampera* i jest świetna. To też bardzo fajny człowiek, chętnie dzieli się wiedzą. Prowadzi sklep internetowy, w którym można kupić gotowe zestawy elektryczne – w cenach samych części. Elektryka to coś, czego większość ludzi się najbardziej boi. Ja akurat nie bałem się elektryki, bo mam takie wykształcenie – bardziej stresowała mnie hydraulika – ale dla większości to właśnie elektryka jest największą przeszkodą. Dlatego naprawdę warto tam zajrzeć.

Polecam też Instagrama – warto zasubskrybować wszystkich, którzy pojawiają się pod hasłem Van Life Polska. Na początek nie polecam zagranicznych kont, bo w Polsce są dość specyficzne przepisy, a większość zagranicznych vanliferów publikuje treści w językach, których raczej nie zrozumiemy – np. po niemiecku czy francusku. A jeśli chodzi o angielski, gdzie większość z nas by sobie poradziła, to wiele z tych treści pochodzi z USA, gdzie są inne auta, inny standard życia, w ogóle inna wielkość samochodu i zupełnie inne problemy. Warto je zasubskrybować jak już się trochę wie. Na początek polskie konta – zasubskrybujcie sobie wszystkich, a potem oglądajcie tych, którzy najbardziej pasują do waszych problemów.

Nie byłem na żadnych zorganizowanych szkoleniach, nigdy. Tak że nie wiem, jak to działa. Polecam też po raz kolejny nasz nowy projekt, czyli zbudujsamkampera.pl, Na stronie można zostawić maila, żeby być na bieżąco. Niedługo zaczniemy publikować pierwsze posty – a pewnie w momencie, gdy będziecie to czytać już będą dostępne. Na początek będzie o systemie hydraulicznym, który sprawił nam najwięcej problemów, oraz o naszym najciekawszym i nietypowym rozwiązaniu –

czyli potwornie drogim systemie elektrycznym. To będą na pewno pierwsze posty i tam opiszemy bezwzględnie wszystko.

No i coś, czego naszym zdaniem zrobiliśmy zdecydowanie za mało przed budową – idźcie na targi i zloty kamperowe. W Polsce jest przynajmniej kilka naprawdę dużych wydarzeń. Po pierwsze: Camper & Caravan Show w Warszawie. Odbývają się dwa razy do roku – w marcu i w październiku. W momencie publikacji tego nagrania marcowe pewnie już się skończą, bo odbywają się pod koniec miesiąca, ale targi generalnie są organizowane przed sezonem (wczesną wiosną) i po sezonie, w środku października. W październiku są też drugie targi, które dodatkowo mają zlot – można wykupić parcelę, przyjechać kamperem, albo nawet zwykłym autem poznać ludzi.

Jeśli chodzi o zlot w Warszawie – nie jest to może jakaś wielka polecajka, ale warto rozważyć. Jeśli chodzi o zlot w Poznaniu, okazji największych targów kamperowych w Polsce – Caravan Salons – to jest ogromna polecajka. Targi odbywają się w październiku i są naprawdę gigantyczne – zajmują aż siedem hal. Na Caravan Salons jedna cała hala jest przeznaczona dla youtuberów, instagramerów i ludzi, których możecie kojarzyć z mediów społecznościowych. Oni przez trzy dni dosłownie tam mieszkają. Jeśli macie wejściówkę na zlot, to zostajecie na miejscu po zamknięciu targów, czyli po 19:00. Można tam nocować w swoim aucie – nie trzeba mieć kampera, można przyjechać osobówką. Trzeba się tylko przygotować, bo w październiku bywa chłodno. Ale są przyłącza do prądu, można zabrać farelkę. Można poimprezować z tymi wszystkimi ludźmi, podpytać, pooglądać. Hala otwarta jest do 22:00, ale często dzieje się coś jeszcze dłużej.

Ostatnio byliśmy właśnie na Caravans Salons w zeszłym październiku i było super. Tu jest jednak duży problem – bilety na zlot rozchodzą się w ciągu kilku minut. Sprzedaż rusza w lipcu i po około 10 minutach miejsc już nie ma. Mowa o zlocie, nie o samych targach – na targi bilety można kupić przy wejściu. Ale jeśli chcecie przyjechać kamperem i poznać to wszystko od środka, to trzeba kupić bilety już w lipcu. Warto od razu zasubskrybować profile Caravan Salons, żeby być na bieżąco. Naprawdę warto – to mega fajna sprawa. Oprócz tego niedługo będą targi Warsaw Caravaning Festival w maju – na torze wyścigów konnych na Służewcu. W tym samym weekendzie odbywają się też wyścigi konne, więc można połączyć dwa wydarzenia, jeśli ktoś lubi. Tam też jest zlot, choć jeszcze na nim nie byliśmy, więc trudno nam coś więcej powiedzieć. W marcu odbyły się też nowe targi w Krakowie – już za nami w tym roku, więc na kolejną edycję trzeba będzie poczekać do przyszłego.

Ale jeśli nie jesteście z okolic Warszawy ani Poznania, to od tego roku macie też nowe targi w Krakowie. Dość mocno się promowały, bo to ich pierwsza edycja. Niestety nie możemy powiedzieć, jak tam było – w tym czasie byliśmy akurat w Hiszpanii i Portugalii. My mamy daleko na wszystkie targi, bo jesteśmy z Lublina – u nas żadnych nie ma. Ale jak widzicie, już w każdej części Polski coś się dzieje. No i są jeszcze te ogromne targi w Düsseldorfie, też chyba nazywają się Caravans Salons tak jak te w Poznaniu. Tam nigdy nie byliśmy, ale to są typowo branżowe, największe targi kamperowe. Bardzo polecam się wybrać i zobaczyć, jakie rozwiązania mają seryjne kampery.

Na targach w Polsce bardzo często wystawiają się też manufaktury kamperów, w których jedna, dwie, pięć osób robi kilka kamperów rocznie, a nie kilkaset. I tam też można znaleźć mega ciekawe, rozwiązania, także możemy się zainspirować nie tylko spotykając tych wszystkich ludzi. Będziemy na targach Warsaw Caravaning Festival na Służewcu w maju. Mamy już wykupioną parcelę. Jak chcecie nas spotkać na żywo to zapraszamy. W Poznaniu też prawdopodobnie będziemy, bo to najfajniejsze targi ze wszystkich. Nie wiemy, czy nas zaproszą do tej strefy instagramerów – może jesteśmy jeszcze za mali – ale na pewno będziemy na zlocie. I to bardzo polecam. Można się zainspirować, podpatrzeć różne rozwiązania, pogadać z ludźmi. Zanim pójdziecie na targi, warto coś przeczytać, poszukać informacji, żeby wiedzieć, o co pytać. Ja najwięcej wyniosłem z tych targów, kiedy byłem już drugi czy trzeci raz i dopytywałem ludzi o szczegóły: *da się tu zamontować pompę? A izolację zrobiliście tak i tak?* Niektórzy nie chcą mówić – traktują to jako tajemnicę zawodową. Ale wielu chętnie dzieli się wiedzą. Ludzie są raczej otwarci, warto pytać.

To Mateuszu, jeszcze tak na koniec. Gdzie możemy cię znaleźć w sieci, jeżeli ktoś chciałby o coś podpytać?

No to tak jak już wspominałem zbudujsamkampera.pl. Oprócz tego Code Road Programowanie w Vanie na Instagramie. Jeśli chcecie podpytać o kampera albo o to ubezpieczenie, o których wcześniej wspominaliśmy, to na Instagramie jesteśmy praktycznie codziennie i tam zaglądamy do wiadomości – tak że subskrybujcie, piszcie. Ta sama nazwa Code Road Programowanie Vanie na YouTube. No i sam coderoad.pl to jest moja

programistyczna część – mniej związana z tematem, który omawiamy dzisiaj. Zapraszam właśnie na Instagrama. Tam znajdziecie linki do całej reszty Code Road Programowanie w Vanie.

Mateuszu, bardzo ci dziękuję za tę rozmowę i za to, że podzieliłeś się z nami swoimi doświadczeniami – i nie tylko swoimi. Dwie godziny rozmowy, mam nadzieję, że nikogo nie zanudziliśmy, ale w zasadzie były tu same konkrety. Naprawdę dobrze to wyszło – a pewnie moglibyśmy jeszcze rozmawiać dużo dłużej. Jeszcze raz – wielkie dzięki!

Dzięki, dzięki! Jeśli chcecie więcej, to – jak już wspominałem – zapraszam na nasz YouTube, gdzie co dwa tygodnie prowadzimy live'y na konkretny temat. Mamy 1-2 godziny poświęcona na jeden techniczny temat. Możecie też zadawać pytania. Dzięki, Mateusz, za zaproszenie. Super, że zrobiłeś odcinek o temacie tylko luźno związanym z programowaniem, ale bardzo mi bliskim. Cieszę się, że mogłem się tym podzielić ze słuchaczami.

To jeszcze raz dzięki.

Trzymaj się, hej.