

SPECJALIŚCI OD PRZEBUDOWY



Piotr Kaźmierczak to człowiek, który współtworzył historię produkcji Volkswagena w Polsce od samego początku. Ma identyfikator z numerem 2. Dzisiaj zarządza Zakładem Zabudów Specjalnych, którego głównym zadaniem jest przystosowanie samochodów bazowych do indywidualnych potrzeb klientów. To tutaj seryjne caddy czy transportery T5 przechodzą metamorfozę po to, aby trafić na wyposażenie policji, wojska czy poczty. Ale nie tylko. W portfolio klientów jest wiele prywatnych firm i pojedynczych klientów, które przez dostosowanie samochodu seryjnego zwiększają jego użyteczność, nie tracąc przy tym gwarancji. Z Piotrem Kaźmierczakiem, kierownikiem Zakładu Zabudów Specjalnych Volkswagen Poznań, rozmawia Mariusz Krysiak.

Piotr Kaźmierczak
kierownik Zakładu Zabudów Specjalnych
Volkswagen Poznań

Na czym polega wasza rola w koncernie VW?

Najprościej mówiąc, wykonujemy tutaj wszelkie przebudowy, których w serii nie opłaca się po prostu robić. W Antoninku co dwie minuty zjeżdża z linii gotowy samochód. Pracownik w te dwie minuty montuje różne rzeczy. Jeśli potrzebuje sześciu minut, to trzeba ustawić trzech pracowników. Jeśli zaś w trakcie tego montowania jeden drugiemu przeszkadza, np. montując listwę długą na dwa metry, to trzeba już pomyśleć o innym zorganizowaniu produkcji w celu ograniczenia marnotrawstwa. Ta potrzeba spowodowała powstanie naszego zakładu. Produkcja tutaj zorganizowana jest w tzw. boksach. Samochód wjeżdża na stanowisko i jest na nim dopóty, dopóki pracownik nie zamontuje wszystkich wymaganych przez klienta elementów. Może to trwać 10 minut, może i trzy godziny, są też przykłady zabudów przekraczających 50 godzin, ale wówczas staramy się zorganizować pseudolinie i w przeciwieństwie do produkcji seryjnej opóźnienie nie przeszkadza innym. Oczywiście, my też organizujemy produkcję tak, by jak najbardziej zoptymalizować cały proces, ale nie mamy takich ograniczeń jak w głównym zakładzie przy produkcji taśmowej. W tym zakresie możemy sobie pozwolić na więcej.



ZA ZMODYFIKOWANY PRZEZ NAS
POJAZD ODPOWIADA W CAŁOŚCI
VOLKSWAGEN

No dobrze, ale klient może przecież kupić seryjny samochód, a następnie poprosić o modyfikację firmę niezwiązaną z Volkswagenem. Wydaje mi się, że otrzyma tę usługę trochę taniej...

Być może. My obsługujemy klientów, którzy chcą zapłacić troszeczkę więcej, ale nie mieć później na głowie wielu kłopotów. Chodzi o to, że za zmodyfikowany przez nas pojazd odpowiada w całości Volkswagen. Weźmy bardzo popularną u nas w kraju instalację LPG. Wszystko jest dobrze, dopóki taka instalacja działa bez zarzutu. Jeśli coś się popsuje, wtedy zaczyna się przepychanka o to, czyja to wina – producenta samochodu, producenta instalacji LPG czy samego instalatora. U nas tego problemu nie ma. Za wszystko odpowiada jeden podmiot – diler. Takie podejście bardzo mocno cenią w Niemczech. W Polsce przy większych – flotowych – zakupach również daje się zauważyć takie podejście. Dzieje się tak z prostej przyczyny. Klienci mają po prostu mniej problemów w przyszłości, co przekłada się na niższe koszty działania. Innymi słowy, przy sporej liczbie samochodów inwestycja w jakość zwraca się z nawiązką.



Zakład Zabudów Specjalnych

Głównym zadaniem Zakładu Zabudów Specjalnych Volkswagen Poznań jest przystosowywanie samochodów bazowych do indywidualnych potrzeb klientów. Często fabryczna oferta wyposażenia nie wystarcza klientom, dlatego aby sprostać ich wymaganiom, konieczne jest doposażenie samochodu podstawowego w zabudowę specjalną. Na zamówienie klienta opracowuje się tutaj konstrukcje i produkuje samochody specjalistyczne na bazie caddy, caddy maxi i transportera T5.

Użytkownikami takich pojazdów są zarówno klienci indywidualni, jak i poczta, policja czy wojsko.

Pierwsze zabudowy specjalne na bazie transportera T4 powstały w poznańskiej fabryce już w roku 1996. Kamieniem milowym w historii Zakładu Zabudów Specjalnych było uruchomienie w Poznaniu w roku 2003 seryjnej produkcji caddy i T5. Od tego momentu zakład zaczął wykorzystywać dostępność samochodów bazowych i konstruować zabudowy specjalne przystosowane do indywidualnych potrzeb klienta. W ten sposób powstał caddy dla poczty niemieckiej, tramper, caddy z napędem na gaz CNG i wiele innych. W ZZS VW na szczególne okazje wykonuje się również zabudowy, które mają pełnić tylko i wyłącznie funkcje prezentacyjne. Zabudowy nie trafiają do sprzedaży, są jednak wyśmienitą okazją, aby sprawdzić możliwości pracowników i puścić wodze fantazji. Tak powstała m.in. 7-metrowa limuzyna ślubna.

Produkcja zlokalizowana jest w zakładzie w Swarzędzu, na blisko 8 tys. m² nowoczesnie wyposażonej powierzchni produkcyjnej. Zamówienie samochodu z zabudową specjalną odbywa się poprzez dealera lub importera VW w danym kraju. Zakład istnieje już 13 lat.



SPECJALISTYCZNE KONSTRUKCJE NAMIOTOWE
motoryzacja, skauting, służby państwowe

Projekty indywidualne, elastyczność, doradztwo w zakresie konstrukcji i poszyc.
Produkcja wyposażenia i osprzętu, obróbka metali i tworzyw.



A czy w waszym zakładzie można przerobić inny samochód niż pojazd marki Volkswagen?

Nie. Specjalizujemy się w tej chwili w dwóch typach samochodów – caddy i transporter – a w przyszłości dojdzie do nich jeszcze crafter. W tym wypadku, jeśli chodzi o przebudowę, możemy sobie pozwolić na bardzo wiele.

Bardzo wiele... to znaczy?

W naszych salonach dostępny jest katalog zabudów, które proponujemy. Znani jesteśmy na przykład z ciekawych samochodów, które produkujemy dla niemieckiej policji. Ich konstrukcja zmieniała się przez lata, również ze względu na spostrzeżenia samych policjantów. Gdy niemieccy policjanci przyjeżdżają do nas, to wspólnie pracujemy nad tym, by jak najlepiej dostosować samochód do ich potrzeb. Dzięki ich zaangażowaniu powstają naprawdę innowacyjne rozwiązania. Zdarza się również, że przygotowujemy dla nich prototyp, a oni na jego podstawie wskazują, co można zrobić lepiej. Proponują na przykład usprawnienia dotyczące przewozu psów policyjnych. Polscy policjanci, którzy to zobaczyli, byli pod wrażeniem. Oni wożą psy często w bagażniku i muszą bardzo uważać, żeby psa nie poturbować na zakrętach, nie mówiąc już o pościgu... Nasze modyfikacje zabezpieczają psa przed poturbowaniem, a dodatkowo są dla niego bardzo wygodne.

Skoro byli pod wrażeniem, to pewnie niedługo też takie zamówią.

To nie takie proste. Nasze służby samochody wymieniają raz na jakieś 10 lat. Ostatni duży kontrakt na polskie samochody policyjne na bazie transportera T4 mieliśmy w roku 1992. Od tego momentu podpisano nowe kontrakty, ale nie z nami. Te samochody do dzisiaj służą policjantom i można je jeszcze zobaczyć na ulicach. W Niemczech państwowe służby wymieniają auta co kilka lat. Generalnie mniej więcej 95% naszej produkcji trafia na eksport, głównie do Niemiec, gdzie caddy ma ogromne wzięcie. Pozostałe 5% zostaje w kraju. Robimy także trampera do Australii, kilkaset wyprodukowanych przez nas taksówek jeździ po stolicy Bułgarii. Są zamówienia z Austrii. Jeśli chodzi o Polskę, to realizowaliśmy ostatnio zamówienie dla Kompanii Piwowarskiej, 200 samochodów. Teraz mamy duże zlecenie z niemieckiej poczty. Stąd dużo dzisiaj na hali żółtych samochodów. Dostosowujemy je i wyklejamy, tak by były użyteczne i spełniały nie tylko wizualne standardy niemieckiej poczty. To się może wydawać proste, ale były zlecenia, z którymi mieliśmy ciekawe przygody...

”

POLACY SĄ PRYZYWCZAJENI DO ROBIENIA DUŻYCH KROKÓW. WTEDY SĄ ZADOWOLENI. A SZTUKĄ JEST ROBIĆ MAŁE KROKI, BO NA PRZESTRZENI CZASU DAJE TO O WIELE LEPSZY EFEKT. TAK TEŻ POSTĘPUJEMY U NAS W ZAKŁADZIE

Poproszę o jakiś przykład...

Rzecz dotyczy wspomnianego zamówienia dla kompanii taksówkarskiej z Sofii. Zamówienie było uzgodnione, termin dostawy się zbliżał i nagle się okazało, że na karoserii jest zły napis. Wszędzie, nawet w Chinach, na taksówkach jest po prostu napis TAXI. W wypadku Bułgarii jest jednak inaczej. Tam napis musiał być wykonany cyrylicą. Całe szczęście, że w ostatniej chwili udało się to poprawić. Co roku realizujemy też ciekawe pomysły naszych pracowników. Tworzymy modyfikacje samochodów według ich propozycji. To bardzo angażuje cały zespół, motywuje do działania i integruje pracowników. No i co bardzo ważne – dzięki temu nie popadają oni w rutynę, a są naprawdę znakomitymi konstruktorami. Tak powstały samochody dla myśliwych, fanów muzyki, na bazie caddy zbudowaliśmy też samochód, który był propozycją samochodu serwisowego w rajdzie Paryż–Dakar. Jest też jeden caddy, który służy naszym pracownikom jako limuzyna ślubna. Przy współpracy z kolegami z zakładu nr 1 udało nam się wydłużyć konstrukcję do siedmiu metrów. Potem przyjechał do nas i zyskał ślubnego blasku. W środku – poezja: barek, skóra, kanapy. Teraz, w sezonie co tydzień jest zajęty.

36 244 – taka liczba znajduje się na hali produkcyjnej. Co ona oznacza?

To jest nasz obecny rekord, jeśli chodzi o produkcję aut. Przez nasze ręce przeszły w zeszłym roku właśnie 36 244 samochody. Innymi słowy, co piątą



PAGMET®

- Części do samochodów specjalnych
 - wyposażenie wnętrza
 - wyposażenia dodatkowe
- Części prototypowe

- Budowa maszyn i urządzeń specjalnych dla przemysłu samochodowego
- Zawiesia specjalne dla silników, skrzyń biegów
- Odbiory UDT
- Pomiary elektryczne
- Dokumentacja techniczna 2D i 3D

- Przyrządy pomocnicze do montażu
- Przyrządy bazowe-ustalające
- Szablony/ elementy z laminatów



- Budowa/przebudowa linii technologicznych
- Stanowiska
 - montażowe,
 - wiertnicze:(szablony wiertnicze)
 - kontrolno pomiarowe: (przyrządy pomiarowe)

- Blachy osłonowe posadzki według wzoru patentowego nr 63730
- Montaż blach trudnordzewiejących, trudnościeralnych w posadzkach narażonych na intensywną eksploatację np. pod manipulatory jezdne

- Prace ogólnobudowlane
- Budowa kontenerów przenośnych na biura, portiernie
- Cięcie, frezowanie posadzek betonowych, żywicznych
- Układanie kostki
- Wykonawstwo małej architektury ze stali nierdzewnej
- Protokoły budowlane



Henschel Engineering Automotive Sp. z o.o.
Belgijska 4, 66-470 Kostrzyn Nad Odrą
Tel.: 95 729 89 21
www.henschel-automotive.com.pl

HENSCHEL ENGINEERING AUTOMOTIVE to firma z długą tradycją i wieloletnim doświadczeniem w przemyśle samochodowym. Ponad 30 lat temu nasze przedsiębiorstwo w Belgii rozpoczęło produkcję zabudów skrzyń ładunkowych we wszystkich wariantach do pierwszego wyposażenia w zakładach przemysłu samochodowego. Od ponad 15 lat produkowane są również wywrotki z wywrotem trójstronnym. Od roku 2010 produkcja odbywa się w Polsce, w Kostrzynie nad Odrą, oddalonym od Berlina o zaledwie 60 km.

SZEROKA PALETA PRODUKTÓW

Począwszy od lekkich otwartych skrzyń ładunkowych i skrzyń niskopodłogowych ze stali i aluminium, poprzez różne modele wywrotek z aluminiowymi i stalowymi burtami, oferujemy też wykonywane na indywidualne życzenie klienta opcje, takie jak zabudowy z kratą liściową, podwyższenia burt, lakiery specjalne. Na życzenie klienta wykonujemy również modele specjalne, wykraczające poza standardowe długości zabudów.

PROFESJONALNA KADRA

Ponad 60 pracowników pracuje nad rozwiązaniami dla skrzyń ładunkowych i wywrotek. Wszystkie modele opracowywane są przez własne zespoły inżynierów- wykwalifikowanych projektantów i konstruktorów, a procesy produkcji podlegają stałej i kompleksowej kontroli przeprowadzonej przez doświadczonych pracowników.

PPHU "PAGMET"

Romanowo 1b, 63-000 Środa Wlkp.
NIP: 786-126-69-96, Regon: 631102485
Tel.: 61 285 25 88, Tel. kom.: 605 374 927
E-mail: biuro@pagmet.pl

www.pagmet.pl

samochód zjeżdżający z taśmy w Antoninku trafił do nas. My wprowadzaliśmy zmiany, tak by te seryjne samochody mogły służyć w policji, wojsku i wielu firmach z różnych branż. 36 244 to naprawdę sporo. Wkrótce powstanie nowa fabryka Volkswagena produkująca craftera, we Wrześni...

Co to dla was oznacza?

To dodatkowe źródło samochodów do przebudowy. Planujemy powiększyć nasz zakład. Z całą pewnością produkcja zmodyfikowanych wersji craftera pozwoli nam na pobicie kolejnego produkcyjnego rekordu.

Za panem, na półce widzę mnóstwo książek. Six Sigma, Kaizen...

Nawet jest tu gdzieś klasyka – „Droga Toyoty”. Poza tym cenię sobie książki autora, który nazywa się Masaaki Imai. Przy okazji rozmaitych konferencji udało mi się go nawet spotkać. Te wszystkie książki to pewna filozofia, która się sprawdza. Oczywiście, przeniesienie jej na polski grunt w całości się nie sprawdza, ale generalnie chodzi o to, by każdego dnia coś robić lepiej. Polacy są przyzwyczajeni do robienia dużych kroków. Wtedy są zadowoleni. A sztuką jest robić małe kroki, bo na przestrzeni czasu daje to o wiele lepszy efekt. Tak też postępujemy u nas w zakładzie.

Mówił pan, że przebudowy, które oferujecie, są dostępne u dilerów w katalogu. Skąd wiecie, co się sprawdzi, a co nie?

Koledzy obok w biurze właśnie myślą nad innowacyjnymi modyfikacjami. Po konsultacji z działem sprzedaży wprowadzamy te modyfikacje na rynek bądź nie. Jest też druga droga. To klient przychodzi do nas i proponuje swoje rozwiązania, a my je wprowadzamy. Tak było na przykład z Kompanią Piwowarską. Przyszli, powiedzieli, czego chcą, i myśmy dla nich wyprodukowali 200 samochodów niedostępnych w naszym standardowym katalogu.

Czyli jeśli klient ma fantazję, przychodzi do was, a jeżeli chce produktu katalogowego, idzie do dilerów?

Dokładnie.



Otwórz się na świat!

Webasto
Feel the Drive

webasto.com

A co było dla was największym wyzwaniem, jeśli chodzi o realizację?

Myślę, że możemy się pochwalić tramperem, bo jeśli chodzi o wyposażenie, jest on samochodem dość skomplikowanym. Gdy mowa o klientach, to najbardziej wymagający są klienci instytucjonalni, tacy jak niemiecka policja, poczta, wojsko. Oni zamawiają naprawdę sporo różnego rodzaju wersji samochodów. Ale wszyscy klienci są przez nas wysłuchani i bardzo się staramy, aby kupowali nasze samochody z zadowoleniem.



„
LUDZIE SĄ BARDZO UNIWERSALNI
I NAPRAWDĘ KREATYWNII. MAMY
NIEWIELKĄ ZAŁOGĘ – BO JEST NAS
MNIJ NIŻ STU – A POTRAFIMY ROBIĆ
WSPANIAŁE RZECZY I ZARABIAĆ
SPORE PIENIĄDZE

A czy po tych przebudowach da się wrócić do stanu pierwotnego?

Oczywiście, że tak. Policja, wojsko, poszczególne firmy – wszyscy po okresie użytkowania sprzedają te samochody. Dlatego trzeba je projektować tak, by potem można było w jak najłatwiejszy sposób wrócić do stanu pierwotnego. Dlatego nie robimy np. granatowych aut dla policji. Robimy je srebrne i potem wyklejamy. Planując sprzedaż pojazdu na rynek cywilny, naklejki można zdjąć i taki samochód sprzedać jest o wiele łatwiej niż granatowy radiowóz. Na szczęście policja też wpadła na ten pomysł i sama zamawia już srebrne.

A gdyby przyszedł do was znany reżyser z Hollywood i powiedział, że chce zmodyfikować samochód na potrzeby dużej produkcji filmowej...

Pierwsza odpowiedź brzmiałaby: tak. Następnie dokonalibyśmy wyceny. Gdyby cena klientowi odpowiadała, zabralibyśmy się do pracy. Trzeba podkreślić, że przy każdej naszej przebudowie my zajmujemy się również tym, aby taki samochód został dopuszczony do ruchu.

A z czego jest pan najbardziej dumny?

Z dobrego kontaktu z pracownikami. Ludzie są bardzo uniwersalni i naprawdę kreatywni. Mamy niewielką załogę – bo jest nas mniej niż stu – a potrafimy robić wspaniałe rzeczy i zarabiać spore pieniądze. Dumny jestem również z tego, że pracuję w tej firmie ponad 20 lat. Zacząłem przy tarpanach, na długo zanim przyszedł Volkswagen... Chciałbym podziękować wszystkim, których spotkałem na swojej zawodowej drodze. Kończyłem Politechnikę Poznańską w roku 1974, a pracę magisterską pisałem na zlecenie ówczesnej Fabryki Samochodów Rolniczych. Tematem był właśnie tarpan. Miałem znakomitego nauczyciela pana Teodora Dolatę. To jemu w głównej mierze zawdzięczam to, jakim jestem pracownikiem, to, jakie mam kontakty z współpracownikami, a także wiedzę o tym, jakie wartości są najważniejsze w kierowaniu ludźmi. Jeśli trafi się na takiego mentora można osiągnąć naprawdę wiele. ■

Szeroka oferta targowa dla każdej firmy!

Jesienią 2014 zapraszamy na targi przemysłowe w Expo Silesia

30 września – 2 października

7. Międzynarodowe Targi Obrabiarek Narzędzi i Technologii Obróbki



www.toolex.pl

kontakt: Agnieszka Cieślak
tel. 32 78 87 541, fax 32 78 87 522
tel. kom. 510 031 475
e-mail: toolex@exposilesia.pl

14 – 16 października

Międzynarodowe Targi Spawalnicze



www.expowelding.pl

kontakt: Wioletta Błońska-Dudek
tel. 32 78 87 506, fax 32 78 87 525
kom. 510 031 732
e-mail: expowelding@exposilesia.pl

14 – 16 października

Targi Robotyzacji i Automatykacji



www.robotshow.pl

kontakt: Joanna Tomczyk
tel. 32 78 87 511, fax 32 78 87 522
kom. 510 030 324
e-mail: robotshow@exposilesia.pl

5 – 6 listopada

Targi Hydrauliki, Automatyki i Pneumatyki



www.hapexpo.pl

kontakt: Anna Tuszyńska
tel. 32 78 87 514, fax 32 78 87 525
kom. 510 031 319
e-mail: hapexpo@exposilesia.pl

Sosnowiec
exposilesia

www.exposilesia.pl