

Od pomysłu do... sukcesu?

Colle di Val d'Elsa – tu zlokalizowana jest siedziba firmy P.L.A. Miejscowość położona w przepięknej Toskanii, niedaleko starej Sieny. Sam region urzeka malowniczymi pagórkami z rozłożystymi winnicami i ogromem zabytków. W pobliżu znajduje się piękny zamek – twierdza Monteriggioni. A my przyjechalśmy tutaj, aby... podejrzeć produkcję włoskich kamperów.



Można powiedzieć, że sama Toskania jest sercem włoskiego caravaningu. Wokół zlokalizowanych jest kilka zakładów – producentów kamperów i przyczep, np. mieści się fabryka Giottline, Laika i McLouis.

tałowi zgromadzonemu przez lata, Alinari mógł zainwestować we własny interes. P.L.A. powstała w miejscu, gdzie wcześniej produkowane były kampery McLouis. A warto dodać, że był to niełatwy okres

dla branży. Inni producenci pojazdów kempingowych do maksimum ograniczali koszty produkcji czy nawet zamykali zakłady. Pierowi się udało!

Polityka firmy sprawiła, że do produkcji tych pięknych kamperów wystarcza jedna wielka hala produkcyjna, a grupa pracowników ogranicza się do kilkudziesięciu ludzi, wykonujących swoje obowiązki na hali i w biurach. Sam właściciel osobiście dogląda poszczególnych etapów produkcji. To na bazie jego wieloletniego doświadczenia powstają nowe koncepcje i rozwiązania, które po przeniesieniu na deski kreślarskie, trafiają następnie do produkcji.



Trochę ironizując, wszystko zaczyna się od... grubej płyty.

Nowa, ale mocna

PLA – jak podkreśla sam właściciel Pier Luigi Alinari – jest niewielką, rodzinną fabryką, która nie chce nawet równać się wielkością z gigantami obecnymi na rynku. To jeszcze marka wciąż nowa, zaledwie od roku wypuszczająca swoje pojazdy. Ma jednak potężny filar, wokół którego powstała – jest nim jej właściciel, Włoch z wieloletnim doświadczeniem w branży caravaningowej (w numerze 36 „PC” opublikowaliśmy wywiad z nim). Dzięki kapi-

Instalację elektryczną, nawiewową i urządzenia grzewcze montuje się w drugim etapie produkcji auta turystycznego.





Prototypownia

Zwiedzanie fabryki rozpoczęliśmy od stanowiska, na którym powstają nowe modele i rozwiązania. Kilku projektantów, na bazie wcześniejszych planów i wyliczeń, składa pojazd, który po przejściu testów i akceptacji będzie wdrażany do produkcji.

Wiele z tych rozwiązań powstaje w głowie samego właściciela. Pomysł trafia do zespołu i inżynierowie, pod okiem głównego projektanta, wspólnie nad nim debatuje. Po ogólnej akceptacji rozwiązanie trafia na ekran monitora, gdzie jest dokładnie analizowane. Pracownicy prototypowni otrzymują gotowy projekt i elementy zabudowy są dokładnie (ręcznie) przygotowywane. Zamontowane elementy muszą przejść testy i oczywiście akceptację właściciela oraz głównego projektanta i inżyniera. I tu ciekawostka – głównym inżynierem w P.L.A. jest Filippo Ciurli. To kolejna osoba, z którą fachowcy z branży utożsamiają tę fabrykę. Wcześniej Włoch wiele lat pracował na podobnym stanowisku w konkurencyjnej fabryce.

Pierwszy etap

Wszystkie kampery produkowane są na bazie Fiata Ducato z poszerzoną ramą – Fiat Camper, z silnikami o mocy od 115 do 180 KM lub, na zamówienie, z mocniejszym silnikiem. To rama oraz standardowe w P.L.A. wzmocnienie resorów powoduje m.in., że te kampery są bardzo stabilne na drodze.

Na halę produkcyjną wjeżdża Fiat. Rama jest najpierw przygotowywana i do-



Ścianki nadają już pojazdowi wyglądu kampera.



Mebłe zawierają w sobie wiele elementów wykonanych ręcznie.

W każdym modelu P.L.A. okna mają aluminiową ramę.



Wnętrze kampera w ostatniej fazie budowy.



piero na nią stawia się podłogę zabudowy z nadkolami (wcześniej opracowaną i zabezpieczoną na innym stanowisku). Zanim jednak podłoga zostanie przytwierdzona do ramy, montowana jest do niej ściana

szoferki i płyta podłogowa alkowy (w modelach z alkową).

I tak Fiat z zamontowaną podłogą przesuwany jest na kolejne stanowisko. Zaznaczymy – przesuwany, gdyż w tej fa-

bryce, w odróżnieniu od dużych producentów, nie ma potrzeby montowania specjalnej linii ciągnącej samochód przez cały cykl produkcyjny.

Robi się bogato... we wnętrzu

Na specjalnie przygotowanej podłodze pracownicy zaczynają montować instalację elektryczną, nawiewową oraz urządzenia grzewcze, miejsce na butle i pierwsze ścianki wewnętrzne. Tutaj też zabudowa „otrzymuje” instalację gazową. Po tych montażach następuje zamocowanie ścian bocznych z sandwicza. Do nich wykorzystywana jest płyta o grubości 35 mm, a na podłodze 70 mm co, zdaniem głównego inżyniera Filippo Ciurli, jest wartością optymalną dla kamperów całorocznych. Na tym etapie ściany boczne łączone są u góry za pomocą specjalnych „klamer”. Tak pozostaje aż do samego montażu dachu.

Ściany trafiają do fabryki jako gotowe elementy, z wyciętymi wszystkimi otworami. W odpowiednich miejscach są już zabezpieczone przed działaniem czynników zewnętrznych. Produkuje je firma z Austrii. M.in. to rozwiązanie spowodowało, że do produkcji kamperów nie potrzebna jest wielka powierzchnia i drogi, skomplikowany park maszynowy.

P.L.A. współpracuje z około 50 firmami z całej Europy i nie tylko. Nie jest tajemni-

Wywiad z Samuelem Giustii, bliskim współpracownikiem Piera Luigi Alinari, właściciela P.L.A.



„Polski Caravanning”: Czy jesteście zadowoleni z sukcesów, które do tej pory osiągnęliście?

P.L.A.: Tak, jesteśmy zadowoleni, ponieważ w ciągu 9 miesięcy sprzedaży oraz 12 miesięcy aktywności firmy wprowadziliśmy na rynek 17 różnych modeli kamperów oraz podjęliśmy współpracę z dealerami zarówno we Włoszech, jak i dealerami z 10 innych państw europejskich.

„PC”: Jak scharakteryzowałby Pan kampery P.L.A.? Czym wyróżniają się spośród innych i co sprawia, że budzą zainteresowanie caravanningowców z całej Europy?

P.L.A.: Kampery z naszym logo przede wszystkim cechuje kształt łuku w wyglądzie zewnętrznym, który odróżnia je od innych marek. Ponadto, chciałbym zwrócić uwagę na detale, ale jednak ważne, m.in. szuflady i półki ściennie z systemem cichego domyknięcia (dostępne od sezonu 2011-2012), oświetlenie LED-owe spustu zbiornika szarej wody, regulator oświetlenia sterowany pi-

lotem. Chcemy również, by ludzie docenili wiedzę, doświadczenie i troskę, które są wykorzystywane przez pracowników firmy do tworzenia kamperów P.L.A.

„PC”: Który model jest Państwa modelem flagowym i który sprzedaje się najlepiej?

P.L.A.: Trudno jest wskazać konkretny model jako symbol naszej marki. Mogę jedynie wspomnieć, że kamper S-741 jest modelem, który sprzedaje się najlepiej, ale jest to ściśle związane z określonymi potrzebami rynków, z którymi głównie współpracujemy. Ponadto, spodziewamy się wysokiej sprzedaży nowego modelu P-69 oraz modeli z linii z łóżkiem opuszczanym, dla których został utrzymany typowy owalny kształt, mimo że system opuszczanego łóżka znajduje się nad strefą jadalną.

„PC”: Z naszych informacji wynika, że na Caravan Salon w Düsseldorfie zabraknie kilku znanych marek. Czy wy będziecie tam obecni i co chcecie zaprezentować?

P.L.A.: Wystawa w Düsseldorfie jest naszą pierwszą ogólnoeuropejską wystawą i absolutnie nie moglibyśmy jej przegapić. Udział w tak znanych i popularnych targach jest koniecznością, by nasza marka stała się znana w całej Europie, a zwłaszcza wśród potencjalnych klientów końcowych. Podczas targów (hala 16, stoisko A61-01/02) będzie można obejrzeć m.in. nasze nowości na 2012 rok, w sumie dziewięć modeli. Serdecznie zapraszamy!



to, wykonują go po prostu lepiej – mówi Samuel Giustii, „prawa ręka” Piera Luigi Alinari. – Specjalizując się w konkretnej dziedzinie, łatwiej jest pracować nad jej udoskonaleniem i zauważyć możliwości dalszego jej rozwoju. Każdy pracownik w naszej fabryce ma swoje określone zadanie – jest odpowiedzialny za konkretną czynność. To ułatwia nam, jako kierownic-

Łączenia poszczególnych elementów utrwalane jest za pomocą specjalnych „klamer”.

cą, że dostawcą kluczowych elementów wyposażenia są te same firmy, które dostarczają podzespoły do wielu dużych fabryk produkujących kampery i przyczepy. Dzięki tej współpracy włoskie przedsiębiorstwo może skupić się na najważniejszych kwestiach związanych z produkcją. Każdy element kampera jest dokładnie przemyślany i zaprojektowany.

- Podwykonawcy, mający doświadczenie w produkcji określonego elemen-



Na każdym etapie produkcji kampera doglądają fachowcy.

GENERALNY PRZEDSTAWICIEL P.L.A. NA POLSKĘ, LITWĘ I UKRAINĘ

DESIGN TWOJEJ WOLNOŚCI



HENRYS GROUP SP. Z O.O.
 01-301 WARSZAWA, UL. POLCZYŃSKA 89,
 TEL. +48 22 664 43 93 LUB 200-502
 E-MAIL: BIUROHENRYSGROUP@GMAIL.COM
 DEALER OLSZTYN: 10-521, PARTYZANTÓW 12C
 DEALER SUWALKI: 16-400, WOJSKA POLSKIEGO 114A
 WWW.PLACAMPER.PL

**ZAPRASZAMY
 NA NASZE STOISKO
 HALA 16
 STOISKO A61-01/02**



6 MODELI Z GAMY P.L.A. ORAZ PLASY DOSTĘPNE JUŻ W POLSCE DO JAZD TESTOWYCH
 WŁOSKI DESIGN, FUNKCJONALNOŚĆ I NAJLEPSZY STOSUNEK CENY DO JAKOŚCI TO TYLKO
 NIEKTÓRE ATUTY FIRMY P.L.A. STWORZONEJ PRZEZ CZŁOWIEKA LEGENDE PIER LUIGI ALINARI.



twu, weryfikację błędów i ich eliminację, a w kolejnym etapie również szkolenie kadry.

Po zamontowaniu ścian następuje montaż okien i drzwi, a te, w każdym modelu P.L.A., mają aluminiową ramę. Dzięki temu są trwalsze i bardziej odporne na uszkodzenia. Meble mocowane są do ścian bocznych, a wówczas elementy wentylacyjne i instalacje wewnętrzne są chowane.

Na tym etapie kamper wzbogacany jest również, od zewnątrz, w owiewki i olistwowanie. Maskowane jest łączenie kabiny z zabudową.

Dach nad głową

W hali znajduje się specjalne stanowisko do montażu dachu. Samochód wjeżdża pod platformę, na której następuje połączenie dachu. Ten gotowy element, tak jak i wszystkie owiewki oraz olistwowania, trafia gotowy od podwykonawców do fabryki.

Niestety, jest to jedyny etap produkcji, którego nie mogliśmy sfotografować.

- Mamy specjalną technologię montażu i mocowania dachu – usłyszeliśmy w biurze konstrukcyjnym od Filippo Ciurli. – Jest ona naszą małą tajemnicą... Ważne na tym etapie jest dokładne dopasowanie elementów. Nasi specjalnie przeszkoleni pracownicy nie mają jednak z tym problemu. Ze względu na kształt dachu, musieliśmy sami dopracować jego technologie montażu.

Szczegóły na miejscu

Po połączeniu całej bryły zewnętrznej, kamper trafia na kolejne stanowisko. Od-

bywa się tu montaż toalety i podłączenie całej instalacji wodnej. Montowana jest również kuchnia – docina się blat do zlewu, podłącza kran i sprawdza szczelność instalacji.

Na tym etapie także garaż zyskuje metalową podłogę. Wykańczane są wszystkie elementy oświetlenia zewnętrznego i wewnętrznego. Również łazienka zostaje dopracowana: mocuje się kubki, lustro, drzwiczki szafek i uchwyt na ręczniki.

Łóżka mają już stelaże i meble są kompletne, a wyposażenie w pełni podłączone. Na zewnątrz pracownicy uszczelniają wnękę kasety WC i sprawdzane jest gniazdo elektryczne.

Ostatnia kontrola

Można by rzec – kamper gotowy do drogi. Jeszcze tylko ładna Włoszka wyposaża pojazd w materace i siedziska. Ekipa przystępuje do dokładnego sprawdzenia wszystkich urządzeń, okien i poprawności działania rolet. Dom na kółkach zyskuje tutaj również dodatkowe elementy wyposażenia. Na koniec wkracza ekipa sprzątająca i... Ilniący kamper jest gotowy do drogi! Póki co jednak wyjeżdża na duży plac obok fabryki i tym samym dołącza do pozostałych gotowych egzemplarzy kamperów. Ciekawostką jest to, że pojazdy produkowane są na tzw. stan. Jeżeli klient chce kupić kampera, który jest na stanie, to praktycznie od ręki może go odebrać za pośrednictwem przedstawiciela marki. U innych producentów kampery produkowane są na konkretne zamówienie.

Naszą uwagę na placu zwróciło stano-

Kamper przechodzi również test szczelności – przez kilka godzin poddany jest działaniu deszczownicy.

wisko do sprawdzania szczelności skorupy. Test polega na poddaniu zabudowy kilkugodzinemu działaniu deszczownicy! W fabryce taki test przeprowadzany jest wrywkowo na co dziesiątym pojeździe. Dziennie z taśmy produkcyjnej schodzą trzy kampery.

Podsumowanie

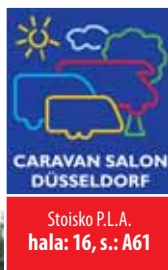
To najmłodsza fabryka kamperów w Europie, a może i na świecie, jednak szybko zdobywa doświadczenie. Moim zdaniem, bardzo ciekawą koncepcją jest bazowanie na dużej liczbie poddostawców, przez co w znacznym stopniu ograniczono tu powierzchnię fabryki.

Godną uwagi jest dbałość o szczegóły i design produktu, czego potwierdzeniem jest jakość użytych do produkcji materiałów. Już na pierwszy rzut oka kampery P.L.A. wyróżniają się spośród innych producentów. Duszy nadaje tym młodym kamperom sam właściciel fabryki – najmłodszym nie będąc.

Już dziś wiadomo, że marka dobrze została przyjęta przez odbiorców, a świadczy o tym wysoka liczba sprzedanych kamperów oraz dobrze rozwinięta sieć dealerów.

Tekst i zdi.: Sebastian Klauz

Włosi nie próżnują



Włoskie przedsiębiorstwo P.L.A. przez rok funkcjonowania na caravaningowym rynku dorobiło się siedemnastu modeli kamperów. Dwanaście z nich zostanie zaprezentowanych na targach w Düsseldorfie. Producent zwraca szczególną uwagę na pięć najnowszych: SH-75, SH-71, PH-75, PH-71 oraz Plasy P-69.

W czterech pierwszych modelach Włosi zadebiutowali opuszczanym łóżkiem w środkowej części zabudowy. Takie rozwiązanie spotykamy już u innych producentów i tym samym P.L.A. dołączyło do ich grona.

Nasza redakcja poleca model SH-71, wersję z łóżkiem francuskim z tyłu i drugim opuszczanym w środkowej części kampera. Łóżko opuszczane jest elektrycznie za pomocą specjalnego urządzenia sterowanego przyciskami umieszczonymi przy

pulpicie nad drzwiami. Takie rozwiązanie daje możliwość korzystania ze stołu, nawet gdy ktoś śpi na łóżku. Gdy „wyrko” jest podniesione, osoby o wzroście do 185 cm nie mają najmniejszego problemu z poruszaniem się po kamperze.

Z kolei Plasy P-69 to odzwierciedlenie bardzo dobrze sprzedającego się modelu P.L.A. S-741 w wersji Plasy ze wszystkimi zaletami układu niemieckiego. Kamper jest krótszy o 42 cm i dostępny w bardzo przystępnej cenie. W standardzie ma bogate wyposażenie z możliwością dokupienia wszystkiego wg indywidualnych potrzeb. Bardzo duży garaż to dodatkowa zaleta tego modelu.

Źródło: www.placamper.pl
Oprac. SK

Anteny z fantazją



Włoski producent anten i osprzętu – firma Glomex, która istnieje od 1984 r., dopiero w 2007 r. zdecydowała się wejść do sektora motoryzacyjnego i więcej uwagi poświęcić produktom dedykowanym caravaningowi.

W tym roku na Caravan Salon w Düsseldorfie Glomex zaprezentuje specjalnie zaprojektowane i zoptymalizowane anteny, które mogą działać bez zarzutu nawet w niekorzystnych warunkach. Pierwsza z nich to Vega – kompaktowa, wielokierunkowa TV/Radio AM-FM antena stworzona do odbioru analogowych i cyfrowych telewizyjnych programów naziemnych oraz radiowych. Druga to Oasis – mała, aerodynamiczna, wielokierunkowa antena telewizyjna przeznaczona do odbioru analogowych i cyfrowych sygnałów telewizji naziemnej DVBT. W wersji na rok 2012 Oasis² wyposażony jest w pionową antenkę (ok. 8,5 cm), dzięki której może odbierać spolaryzowane sygnały TV poziomo i pionowo.



Z kolei Escape to antena o wysokiej czułości, wielokierunkowa z kątem odbioru 360°, zapewniająca wyjątkowo wysoką wydajność przy niskich częstotliwościach VHF, łatwa w instalacji i wyposażona we wszystkie niezbędne akcesoria do montażu.

Producent zaprasza do swojego stoiska na targach Caravan Salon.



Źródło: www.glomex.it
Oprac. KM