

Hobby

- en nordtysk campingsucces

Tekst og foto: Sven Petersen

Da ingeniør Harald Striewski i 1967 med kun en enkelt medarbejder producerede sine første campingvogne, havde han næppe forestillet sig, at han små 40 år senere ville være markedsførende på stort set hele det europæiske campingmarked. Men sådan er det gået!

En grævejrsmåned sidst i oktober måned, da Hobby fabrikken havde aller mest travlt med at få sat de nye 2006 modeller på hjul, havde campingferie.dk inviteret sig selv på fabriksbesøg hos Europas største producent af campingvogne og autocampere. Gennem Hobby's danske agent Ib Langkær fra Campex i Vejle fik campingferie.dk en aftale med Hobby's PR-chef Holger Schultz om en rundvisning.

Med vanlig tysk præcision stod Hr. Schultz klar i fabrikkens imponerende, flotte modtagelse i administrationsfløjen, da jeg udrustet med kamera og notesblok dukkede op på fabrikken. Virksomheden ligger i Fockbek, en forstad til Rendsborg i Slesvig-Holsten. Han tog mig med på en 2 timer lang "solotur" rundt til næsten hver krog af fabrikken. Med få undtagelser fik jeg lov til at fotografere overalt. Samtidig med mit besøg blev et hold på omkring 10 campister vist rundt af en af fabrikkens øvrige medarbejdere.

Chef-designeren

Man skulle ikke tro, det var muligt i år 2005. Men hver ny model, hver ny detalje, hver innovation, man møder på Hobby-vognene, skyldes Hobby-fabrikens dynamiske, 68-årige grundlægger og ejer Harald Striewski!

De ingeniører, jeg hilste på i udviklingsafdelingen fortalte med klædelig beskedenhed, at de blot var fødselshjælpere i forbindelse med virkeliggørelsen af Hr. Striewskis ideer. Når jeg kom lidt for tæt på med kameraet, blev PC'ernes fladskærme diskret drejet lidt væk - øv! Det ku' have været sjovt at se, hvad man evt. havde på bedding af nyheder!



Der er en duft af noget syd-europæisk i Hobbys nye hall.



I snedkeriet fremstilles alle inventardele og møbler.



Teknikere tjekker alle vognene, før de forlader Hobby.



En vognside bygges op. De små, grå flader er små alu-netplader, der skal fungere som forstærkning ved vægmontering af møbelementer.



Om få dage skulle disse færdige vognsider efter produktionsplanen være ude at rulle på det europæiske vejnet.



I snedkeriet samles de forskellige elementer til overskabene, før de på samlebåndet monteres i vognene.



På systuen sys alle gardiner, betræk til hynder og madrasser samt sengetæpper - alt sammen i en vekselvirkning mellem fuldautomatik og håndværk.

Egen uddannelse

Holger Schultz var meget stolt over at kunne fremvise fabrikkens "fagskole" for unge mennesker fra byen og egnen. Da der ikke findes nogen egentlig uddannelse, rettet mod campingfabrikation, har Hobby kreeret sit eget 3-årige uddannelsesforløb, hvor man giver de unge en håndværksmæssig uddannelse, specielt på møbelsnedker-området - så vidt jeg ku' se.

Klarer det meste selv

På Hobby producerer man mest muligt inden for fabrikkens egne rammer. Dels sparer man transportomkostninger, dels har man ikke problemer med svigtende leverancer fra underleverandører. Fabrikken siger desuden, at de på den måde bedre er i stand til at sikre kunderne den bedste kvalitet og den nyeste standard. Senest har man gjort sig uafhængig af leverance af campingvognschassis udefra. I fabrikkens smedje bliver chassisdelene til de forskellige modeller stanset ud på fuldautomatiske maskiner, hvorefter de sendes til varmgalvanisering på en virksomhed i byen.

I snedkeriet fremstilles alle inventardele og møbler. På systuen sys gardiner og betræk til hynder. Alt sammen sker i en blanding af fuldautomatik og gammeldags, solidt håndværk. Under rundvisningen var der én ting, som var meget påfaldende: På trods af, at man ku' se, man havde rygende travlt, var der en næsten hyggelig stemning på fabrikken. Hver gang min guide og jeg kom ind i en afdeling, blev vi mødt med et smil og det traditionelle "Mojn, Hr. Schultz" - ligesom der var plads til en lille joke.

Som et supplement kan nævnes, at Hobby-fabrikken også har tanker i retning af et bæredygtigt miljø: Alt affaldstræ og savsmuld sendes til store siloer, hvorefter det anvendes til bl.a. opvarmning af de store fabrikshaller.

Samlebåndsproduktion

Så vidt det var muligt, foregik min tur rundt i fabrikken i "retvendt orden", dvs. vi startede med at se campingvognschassis og -bund blive samlet, før de blev trillet over på samlebåndet. Stille og roligt blev undervognen nu trukket gennem produktionshallen, og sider og tag, som var samlet i en anden hal, blev sat på. Samtidig blev møbler, inventar samt alle de tekniske installationer monteret. Hver medarbejder havde sin tjans i dette puslespil.

De vogne, der blev lavet, mens jeg fulgte produktionen, var bl.a. 4 m vogne til Holland. Inden de nåede op i den anden ende af hallen, havde de været i hænderne på mange medarbejdere.

Jeg skønner, at produktionslinjen er 75 - 100 m lang, men så var vognene også færdige - og klar til kvalitetskontrol, såvel en visuel som en teknisk kontrol af vognenes forskellige funktioner. En kontrol, som Holger Schultz fortalte var en forudsætning for den succes, Hobby har på campingmarkedet.

Ingen tæthedskontrol

Jeg spurgte, om fabrikken ved slutkontrollen tester vognenes tæthed i et højtryks-brusekammer, sådan som jeg ved, at man gør ved fremstillingen af fx Solifer - eller i hvert fald har gjort. Noget lignende gør man ikke hos Hobby. Ifølge Holger Schultz har man så mange års erfaring med at producere campingvogne, at det er utænkeligt, at der forekommer utætheder. Han ku' derfor ikke li' at høre, at jeg personligt har oplevet, at kontrollen vist nok ikke altid fungerer 100%. I hvert fald havde jeg i 2001 problemer med en skævt monteret servicelem på min dengang nye 460'er, så der kom vand i magasinet, når jeg vaskede campingvognen med haveslangen. Og det var vel at mærke en fabriksmonteret lem. Problemet blev dog omgående klaret af forhandleren dengang. Med en dags-

produktion på 120 campingvogne kan der åbenbart forekomme svipsere. Så, mon ikke man sku' vælge at teste tætheden med en eller anden blød højstryksspuler el.lign., før man sender vognene ud fra fabrikken - bare sådan for en sikkerheds skyld? Om ikke andet, så i hvert fald stikprøvevis.

Autocamperne - en klasse for sig

Autocamperne bygges i deres helt egen, nybyggede hal. Det var meget markant at komme fra campingvognshallen og over til camperproduktionen.

Alene arbejdstempoet var tydeligt anderledes. Her fik jeg en fornemmelse af, at der ikke i samme grad var tale om serieproduktion - selv om der nok var det. Det virkede som om, der blev kælet meget mere for detaljerne. For mig er der

ingen tvivl om, at Hobby's autocamper er af en meget høj standard. Holger Schultz fortalte, at man forventer, at salget af autocamper vil stige drastisk de kommende år, og at man føler sig godt rustet i konkurrencen med de øvrige mærker på markedet.

En Hobby er født som ikke-ryger vogn

Køber man en fabriksny campingvogn eller autocamper, er man sikker på at få en ikke-ryger vogn. Der er nemlig totalt rygeforbud overalt indendørs på fabrikken, så de stakkels rygere må en tur udendørs, når de holder rygepause. Det er ikke et diktat fra fabrikken, men ifølge Holger Schultz et myndighedskrav pga. brandrisikoen i forbindelse med arbejdet, hvor der forekommer træ- og tekstilstøv samt dampe fra lim og andre stoffer.



Hobby bygger sine autocamper i en nybygget, stor produktionshal.

Hobby Facts:

1000 medarbejdere producerer 22.000 campingvogne årligt, mens 200 medarbejdere producerer 1.900 autocamper, hvilket sikrer en årlig omsætning på over 2 mia. kr. årligt. Alt sammen på et grundareal på 250.000 kvm, hvoraf 56.000 kvm. er bebygget.

Omkring 68% af campingvognene eksporteres, mens en tredjedel af autocamperne sendes ud af landet.

I alt er der omkring 300 Hobby-forhandlere i Europa, heraf 17 i Danmark, hvor Hobby sidder på 25% af salget af campingvogne.