

Da Hymer Klub Danmark hørte, at vi havde bestilt ny campingvogn, en Hymer Nova 465 årgang 2007, blev min kone og jeg inviteret til at deltage i klubbens efterårstræf ved Bodensøen, som om vi var medlemmer af klubben. I det righoldige og interessante program var bl.a. et besøg på Hymer-fabrikken.

Tekst og foto: Sven Petersen

Campingproduktion med rødder i flyindustrien

Netop i år er det 50 år siden, at den dengang 27-årige ingeniør Erwin Hymer i faderens lille karrosseriværksted i Bad Waldsee i Oberschwaben lidt nord for Bodensøen startede serieproduktionen af campingvogne, de små Eriba Caravan. Prototypen, som i dag kaldes Ur-Troll, blev i 1956 udviklet i et tæt samarbejde med ingeniør Erich Bachem - heraf navnet Eriba.

Både Erwin Hymer og Erich Bachem havde en fortid i flyindustrien. Hymer havde i 3 år arbejdet hos Dornier i Spanien med fly- og biludvikling, og Erich Bachem havde bl.a. hen mod slutningen af 2. verdenskrig udviklet verdens første bemandede raket, Bachem Ba 349 Natter. Denne mellemting mellem et fly og en raket kom jo, som bekendt, aldrig til at vende krigslykken for Nazityskland.

Men erfaringerne fra flyproduktionen kom de to udviklere til gode, og den dag i dag bruger Hymer teknologier fra flyindustrien i fremstillingen af campingvogne og autocampere.

Erhvervssucces på fritidsmarkedet

Produktionen af fritidskøretøjer blev op gennem årene en drønende succes for den hurtigt voksende virksomhed i den lille sydtyske by, som i dag har et indbyggertal på ca. 20.000. Fabrikken i selve Bad Waldsee beskæftiger godt 1.200 mennesker; i alt er der ca. 3.000 ansatte hos koncernen Hymer AG, som blev dannet i 1990. Ud over mærkerne Hymer og Eriba ejer man også Bürstner, autocamperfabrikkerne Niesmann + Bischoff samt Laika i henholdsvis Tyskland og Italien. Hymer har desuden en fabrik i Frankrig; her fremstilles de populære Touring-modeller - dem med hævetag. Det tyske campingtidsskrift Caravaning kunne i september 2005 fortælle, at virksomhedens skaber og nuværende bestyrelsesformand Erwin Hymer på det tidspunkt var blandt de 100 mest rige tyskere. Den økonomiske stagnation, som - i hvert fald indtil for nylig - har præget Tyskland, synes ikke at have ramt Hymer så hårdt.

Besøget

I hvert fald var det en optimistisk eksportchef, Mauro Degasperì, der i efterårsferien bød de godt 60 danske gæster fra Hymer Klub Danmark velkommen til fabrikken. På en Power-Point-præsentation blev en mængde tal og facts serveret for delegationen, som talte klubmedlemmer samt et par tilløbere

Virksomhedsportræt



Johann Schaar (t.v.) forklarer de danske gæster om Hymers karrosseri-produktion, mens Poul Lyhne (med ternet skjorte) tolker.

Med Hymer Klub Danmark på fabriksbesøg i Bad Waldsee

HYMER tradition & fornyelse

som os. Vi fik at vide, at Hymer AG's årlige produktion i øjeblikket er på lige godt 10.000 autocampere samt et lignende antal campingvogne. Han kunne fortælle, at man har eksport af autocampere og campingvogne til så uventede steder som Kina, Japan, Australien og Rusland. Bl.a. har man fem forhandlere i Moskva samt en i Sankt Petersborg. Med på turen var desuden Hymers danske agent Poul Lyhne fra fa. Camp ApS. Han fungerede som simultantolk under rundvisningen, som blev forestået af en seniormedarbejder, Johann Schaar, som har arbejdet hos Hymer i 40 år. Det var tydeligt, at han var meget stolt af sin virksomhed. På charmerende schwäbisch fortalte han om alle de ting, vi fik lov at se rundt om i hallerne. Han kunne desuden berette om den helt specielle korpsånd, der hersker på fabrikken. Blandt andet fortalte han om et beregningssystem, som - så vidt jeg forstod - betyder, at man opererer med såkaldte årsværkskontrakter, hvor man kan komme i overskud eller underskud med arbejdstid. Åbenbart er det noget, der fungerer godt, for alle syntes at være tilfredse med forholdene på fabrikken. Schaar fortalte, at man har mange medarbejdere, som har været der mere end 25 år. Blandt andet er der ansat ægtepar, som ikke alene har haft sølvbryllup med hinanden, men også med virksomheden.

Gerne se - men ikke alt...

Personligt havde jeg glædet mig til at se, hvordan man på Hymer producerer vægge og tag efter den såkaldte, patenterede PUAL-metode. Men Poul Lyhne havde allerede inden besøget nævnt, at netop i forbindelse med denne del af fabrikationen "bliver kortene holdt meget tæt ind til kroppen" af frygt for industrispionage - øv!

På campingmarkedet er Hymer sammen med Cabby ene om at bruge polyurethan-skum som isoleringsmiddel i vægge og tag. Gulvene laves imidlertid stadig som en konventionel sandwichkonstruktion med polystyren som isoleringsmateriale. En opskummet Hymer-væg skulle med sin tykkelse på 32 mm angiveligt have samme isoleringsevne som en teglstensmur på en halv meters tykkelse. Ligeledes er denne type væg ikke i stand til at suge vand til sig - og dermed give fugt i vognen, hvilket ellers kan være et stort problem for mange campister.

Johann Schaar fortalte, at man siden år 2000 er gået over til en miljøvenlig, FCKW-fri opskumning, en metode, Hymer i øvrigt har taget patent på. Man havde i starten haft store problemer med at få skummet til at hærde; men problemet er løst nu. En opskummet væg er færdighærdet på ca. 10 minutter, fik vi at vide.

Fabrikationen efter PUAL-metoden er så hemmelig, at den foregår bag en 2-3 meter høj væg, som går ned gennem fabrikshallen.

Men vi fik lov at se, hvordan campingvogne og campere bliver bygget efter Hymer's princip, dvs. indefra og ud. Det betyder, at alle færdigmonterede møbler og installationer bliver sat på plads, før vægge, front, bagparti og tag monteres. Alle møbel-elementer samt installationer bliver færdigsamlet så langt, det kan lade sig gøre, før de bliver sænket på plads på vognbunden/gulvet. Til produktionen af bl.a. møbler og de tekniske installationer har fabrikken ansat et antal personer med

større eller mindre fysiske skavanker. Det er en personalepolitik, som faldt i særdeles god jord hos de danske gæster - ikke mindst undertegnede, som har arbejdet med handicappede i over 35 år.

Vi så, hvordan fabrikken på nogle af de lidt dyrere modelserier limer(!) taget på - uden brug af skruer. Taget bliver - som et skotøjsæskelåg - sænket ned over væggene og limet fast med en speciellim, kyropop, som også anvendes indenfor fly- og rumfartsindustrien. Dette skulle yderligere bidrage til at hindre indtrængning af fugt samt give en meget stiv og stabil samling. Vognen skulle herefter være 100% vandtæt.

Forskellig standard

Jeg har for et års tid siden her i bladet skrevet om mine oplevelser på Hobby-fabrikken. Det, jeg så på Hymer-fabrikken, adskiller sig markant fra mine oplevelser i Rendsborg; produktionen virkede fx betydeligt mere samlebandsagtig hos Hobby. Eller sagt på en anden måde: Man har mere indtryk af håndværk i gammeldags forstand hos Hymer. Fx blev der i udstrakt grad anvendt dyvler ved møbelproduktionen. Det mener jeg ikke var tilfældet hos Hobby. Ligeledes virkede arbejdstempelet - subjektivt bedømt - heller ikke så intenst hos Hymer. Der blev mere "kælet for detaljerne" hele vejen igennem - ikke mindst ved fremstillingen af møbler og tekstiler. Min kone bemærkede fx, at alle gardiner er kantet med dobbelt ombuk - hvad gardinerne i vores nuværende Hobby 460 Ufe ikke er. Vi har haft mange løse trævler. Disse forskelle i produktionen slår helt klart igennem på prisen på den færdige vogn. Hymer's vogne hører da unægtelig også til i den dyre ende af markedet, hvor Hobby ligger i det, man kunne kalde mellemgruppen. Men ikke ét ondt ord om Hobby, som vi har været meget glade for og haft nogle pragtfulde oplevelser med i de 5 1/2 år, vi har haft den!

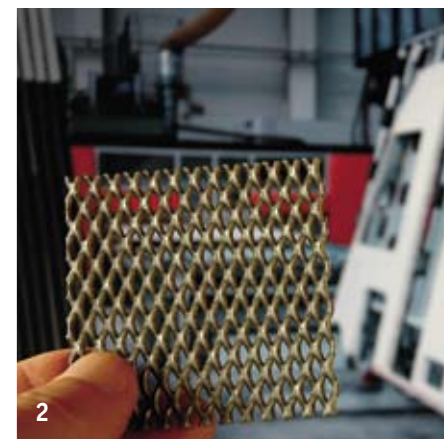
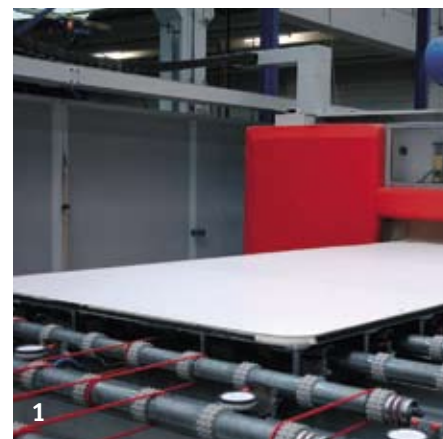
Bedre forhold på vej

Det var meget tydeligt, at man i høj grad lider af pladsproblemer på fabrikken. Som Hr. Schaar nævnte, bliver hvert hjørne i dag udnyttet 120%. Derfor glæder man sig til, at man fra januar 2007 kan starte produktionen af campingvogne og autocampere i en ny, kæmpe stor hal, som ligger i forlængelse af de gamle produktionshaller.

Den nye hal stod færdig, da vi besøgte fabrikken i oktober. Tilbage var blot at forsyne den med de nødvendige installationer, så der parallelt kan køre 2 bånd med autocampere samt 1 med campingvogne. Mens dette skrives i slutningen af 2006, er man i gang med prøveproduktion og justering af maskiner. Den imponerende hal er på 90 x 290 meter - svarende til 3 fodboldbaner liggende ved siden af hinanden.

Hymer Museum

Vores dynamiske guide på fabrikken fortalte afslutningsvis, at næste store byggeprojekt bliver opførelsen af et Hymer Museum over for fabrikken. Her er det planen, at man bl.a. vil udstille prototyper - både af modeller, som aldrig kom i produktion, og af de kendte serier. Det bliver sikkert en succes blandt Hymer-entusiaster samt camping-historisk



1. En computerstyret maskine udskærer millimeternøjagtigt profilen samt alle åbningerne i karrosseridelene.
2. Da der ikke er noget træskelet i væggene efter PUAL-metoden, er der indstøbt et stort antal rustfrie, små stykker strækmetalplader, hvortil hele interiøret fastskrues.
3. En automatisk maskine har udskåret enkeltdele til møblelementet. Bemærk hullerne til dyvler.
4. Gad vide, om nogle af disse væg- og tagelementer er til vores nye Nova 465?

5. Her er et overskab ved at blive samlet.
6. Bliver det nu gjort ordentligt? De danske gæster følger intenst pålimningen af kantlisten på en hylde.
7. Poul Lyhne (t.h.) forklarer her om de modifikationer, der hos Alko er foretaget på dette chassis - og hvilke fordele der er ved en dobbeltbund. I løbet af kort tid er der skabt en ny Hymer autocamper på chassiset.

interesserede. Jeg synes, det er tankevækkende, at man fx. startede med seriefremstillingen af den legendariske Touring-serie i 1958 - og at den produceres den dag i dag, stort set uændret. Kun tekniske forbedringer er sket; grundkonceptet - bl.a. det med hævetaget - er det samme. Over 70.000 Touring-vogne kører på vejene rundt om i verden - nok mest i Europa.

Erwin Hymer realiserede i 1961 sin drøm om en motoriseret caravan. På et Borgward chassis opbyggede han sin første autocamper med navnet Caravano. Han havde store forventninger til projektet, men det blev kun til 3 eksemplarer. Så krakkede Borgward Werke, og Hymer lagde projektet i skuffen igen - lige indtil 1972, hvor han genoptog produktionen. Og siden er det gået strygende. Mere end 100.000 autocampere har således forladt fabrikken i Bad Waldsee med navnet HYMER på køleren.

Innovation

Men selv om Hymer bygger et museum, lever Hymer ikke i fortiden. Der sker konstant udvikling og forbedringer på såvel autocamper- som campingvognssiden. Blandt de nye, spændende autocampere kan nævnes den flotte Hymermobil S-klasse på Mercedes-chassis. Det er den model, der som den første autocamper er standardudrustet med SFC brændstofcelle.

På campingvognsfronten har Hymer inden for de sidste par år lanceret nye, spændende serier - fx Feeling og Living, ligesom man har produktudviklet Nova-serien. Nyeste skud her er de nye Hymer Nova S, vogne til de kræsne campister, som ønsker det ypperste.

Jeg har læst, at Hymer ved projekteringen af en ny model udsætter prototypen af vognen for et strengt testprogram. Bl.a. bliver der i et overbrusningskammer lavet et undertryk inde i vognen, som herefter udsættes for et massivt "vandbad", svarende til skybrud - udelukkende for at kontrollere dens tæthed. Siden bliver dens vinteregenskaber tjekket i et kuldekammer, hvor der bl.a. udefra tages billeder med varmefølsomme kameraer. Endelig kommer prototypen under "tortur" på en rystetur, svarende til omkring 300.000 km's kørsel, først læsset til normal totalvægt, derefter under ekstrem belastning med 20% over tilladt totalvægt. Alt dette så vi naturligvis ikke noget til; det foregår godt skjult for nysgerrige blikke og nærgående kameralinser.

Det bliver spændende at se, når vi får vores egen, nye Hymer Nova, om det holder stik alt sammen, den gode isolering, tætheden osv. Vi skulle gerne have haft de første vintercampingture i den, når dette læses.

En stribe nye Hymer S klasse er ved at blive færdiggjort.



Nyproducerede Hymer campingvogne klar til at blive kørt ud til utålmodigt ventende kunder.

