

Kässbohrer – pomysłowość na najwyższym poziomie

Dariusz Piernikarski



Hasłem Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH jest słowo Enginuity. Nie znalazłem jego tłumaczenia w słowniku. Myślę, że jest to połączenie sztuki inżynierskiej (engineering) i pomysłowości (ingenuity). Enginuity to wizja firmy Kässbohrer: ponadprzeciętny poziom efektywności, prostota i niezawodność.

Korzystając z zaproszenia Timex SA – polskiego partnera firmy Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH należącej do Grupy Tirsan, w kwietniu 2011 r. byłem wraz z innymi dziennikarzami w Turcji, aby poznać działalność Grupy. Wizytowaliśmy należącą do Grupy Tirsan fabrykę pojazdów w Adapazari, gdzie powstają pojazdy takich marek, jak Tirsan, Kässbohrer oraz Talson. Obszernie o tej wizycie pisaliśmy w „Samochodach Specjalnych” 06/2011. Teraz, po ponad 2 latach i w jubileuszowym roku 120-lecia marki Kässbohrer, dzięki zaproszeniu tureckich przyjaciół z Tirsana (i oczywiście Kässbohlera) miałem okazję do ponownej wizyty.

Grupa Tirsan w skrócie

Firma Tirsan została założona w 1977 r. jako przedsiębiorstwo transportowe. Turecka fabryka naczep w miejscowości Adapazari powstała w 1993 r. Rok później Tirsan uzyskał licencję od francuskiej firmy Lamberet na produkcję chłodni. W 1995 r. firma została wyłącznym importerem samochodów DAF. W roku 1998 doszło do połączenia z niemiecką firmą Goch. Marka Goch-Tirsan funkcjonowała przez 4 lata, potem zdecydowano się na podział, chcąc uzyskać lepszą rozpoznawalność na rynku. W 2002 r. w wyniku podziału firmy Kässbohrer turecki Tirsan przejął produkcję cystern

i silosów. Holenderska firma Talson Trailer stała się częścią Grupy w 2003 r., a niemiecki producent cystern Hendricks Fahrzeugwerke został przejęty w 2007 r.

W skład Grupy Tirsan wchodzi obecnie trzy marki: Tirsan, Kässbohrer oraz Talson. Marka Tirsan jest sprzedawana wyłącznie na terenie Turcji i poza Unią Europejską. Tirsan jest firmą całkowicie prywatną – jej właścicielem jest Çetin Nuhoglu, będący jednocześnie prezesem zarządu.

Obecnie Grupa (holding) Tirsan to największy producent naczep w południowo-wschodniej Europie, zatrudniający ok. 1200 pracowników na terenie Turcji, Niemiec, Rosji i Holandii. W samej fab-

ryce w Adapazari pracuje 1040 osób. Podstawowy obszar działania i rynki zbytu to oczywiście Turcja i kraje ościennie oraz kraje Unii Europejskiej. Regionalne biura znajdują się w Niemczech (Kässbohrer) i w Holandii (Talsan). W Polsce generalnym importerem naczep marki Kässbohrer jest firma TIMEX SA.

Kässbohrer – 120 lat tradycji

Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH to europejski producent pojazdów z tradycjami. Korzenie firmy sięgają roku 1893, gdy Karl Kässbohrer rozpoczął w Ulm produkcję przyczep. W 1969 r. w Salzburgu powstaje Kässbohrer GmbH, a w Paryżu – Kässbohrer France S.A.R.L. Po rozpadzie firmy Kässbohrer jej część zajmująca się produkcją naczep, cystern i silosów została wykupiona w 2002 r. przez Grupę Tirsan.



Fabryka naczep w Adapazari zajmuje powierzchnię 35 ha, a moce produkcyjne to obecnie 15 800 naczep rocznie

Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH obchodzi swoje 120-lecie jako jeden z największych producentów naczep na kontynencie europejskim. Naczepy z logo Kässbohrer wykorzystywane są w ponad 51 krajach świata, wiele z nich to konstrukcje innowacyjne w swoich segmentach. Dziś firma ma nie tylko najdłuższą w Europie historię budowania



naczep, ale jest jednocześnie jedyną, która dostarcza tak szeroki wachlarz rozwiązań transportowych: począwszy od naczep burtowych i kurtynowych, poprzez silosy i cysterny, a na naczepach niskopodwoziowych skończywszy.

Pomiędzy naczepami Tirsan a Kässbohrer nie ma różnic w zakresie jakości czy wytrzymałości konstrukcji, pojazdy te ze względu na różne rynki, na które trafiają, różnią się wyłącznie swoim wyposażeniem dodatkowym. Kässbohrer oferuje dopasowane do indywidualnych potrzeb klienta rozwiązania transportowe, takie jak np. naczepy skrzyniowe i plandekowe, naczepy podkontenerowe, silosy (także samowyladowcze), cysterny stalowe i aluminiowe (do mas bitumicznych, spożywcze, do chemikaliów, paliw, także zbiorniki do zabudowy na

Naczepy kurtynowe powstają na oddanej do użytku w 2012 r. linii produkcyjnej wyposażonej w podwieszoną linię przenośnika

samochodach ciężarowych), naczepy niskopodwoziowe i trucktransportery. Kässbohrer oferuje produkty mające certyfikat ADR dla każdego rodzaju ładunku niebezpiecznego. Oferta produktowa Tirsana jest identyczna jak Kässbohlera, uzupełniają ją jeszcze chłodnie oraz naczepy wywrotki.

Aktualnie oferta produktowa Kässbohlera to 91 pojazdów, które można uznać za standardowe wersje przeznaczone na eksport, ale w całości fabryka ma możliwość przygotowania na zamówienie niemal 500 wariantów różnych naczep.

Moce produkcyjne

Tirsan (eksport = Kässbohrer) produkuje swoje pojazdy w trzech fabrykach. Główny zakład znajduje się w miejscowości Adapazari (ok. 160 km na wschód od Istanbulu). Fabryka ta zajmuje łączną powierzchnię 350 tys. m², z czego ok. 75,5 tys. m² jest pod dachem. Niemiecka fabryka Kässbohrer w Goch koło Düsseldorfu zajmuje powierzchnię 108 tys. m², z czego pod dachem jest 20 tys. m². Biuro i serwis w Venlo (Holandia) zaj- >



Kässbohrer produkuje silosy samowyladowcze przeznaczone do transportu ładunków o różnej gęstości i charakterystyce, wyposażone w aluminiowe ramy i zbiorniki; równolegle powstają cysterny ze stali węglowej i nierdzewnej



Na targach Bauma 2013 zadebiutował silos samowyladowczy K.SSK 40 o pojemności 40 m³ – jest to najmniejszy pojazd tego typu produkowany przez Kässbohrer, największy (zdjęcie) ma 90 m³

➤ mują się obsługiwać pojazdów Talson. Serwis i salon sprzedaży DAF znajduje się w tym samym miejscu co siedziba główna Grupy Tirsan w Istambule.

Jako jedyny z producentów europejskich Kässbohrer ma zakład produkcyjny w Rosji – od 2011 r. działa on w postaci spółki zależnej OOO Kässbohrer. Centrala znajduje się w Moskwie, natomiast montownia działająca w systemie CKD (complete knock down) w Jasnogorsku – ok. 180 km na południe od stolicy. Powstają tam naczepy o specyfice konstrukcyjnej dopasowanej do potrzeb klientów rosyjskich i panujących tam

zamiennych. W roku 2013 Kässbohrer zamierza sprzedać w Rosji ok. 1000 naczep – jest tam już liderem na rynku niskopodłogowych naczep z udziałem na poziomie 22% (do września 2013 sprzedano 113 szt.). Pod koniec roku w Rosji ma działać już 30 punktów serwisowych – w całej Europie liczba ta przekroczy 150.

Fabryka w Adapazari

W latach 2011–2013 zainwestowano 33 mln euro w infrastrukturę produkcyjną, restrukturyzując firmę oraz rozwój nowych technologii. Powstała fabryka



Nowość marki Kässbohrer pokazana na targach techniki rolniczej Agritechnica 2013: cysterna ze stali nierdzewnej K.STN 30 o objętości 30 m³ do przewozu nawozu (obornika)

warunków klimatycznych i drogowych. Fabryka zajmuje powierzchnię 43 tys. m², hale produkcyjne 15 tys. m², całkowity koszt inwestycji wyniósł 4,4 mln euro. Jest to także główne centrum obsługi posprzedażnej i centralny magazyn części

naczep w Rosji, uruchomiono również montownię w Turcji – w pobliżu miejscowości Aksaray, gdzie mieści się fabryka samochodów ciężarowych Mercedes-Benz. W samą fabrykę w Adapazari w tym okresie zainwestowano 14,2 mln

euro, zbudowano m.in. nową halę montażu naczep kurtynowych i linię zabezpieczania antykorozyjnego w procesie kataforezy zanurzeniowej KTL. Zdolność produkcyjna fabryki w Adapazari wynosi obecnie 15 800 pojazdów rocznie.

W spawalni powstają ramy naczep, tu też spawane są całe konstrukcje naczep niskopodwoziowych, wydzielono także specjalny obszar, gdzie produkuje się mniejsze komponenty i formowane są blachy – np. z nich budowane są ściany przednie naczep. Naczepy kurtynowe powstają na najnowszej linii produkcyjnej wyposażonej w podwieszoną linię przenośnika, w tej samej hali kompletowane są także naczepy niskopodwoziowe.

W innej hali realizowana jest produkcja silosów i cystern, przy czym w osobnych ciągach technologicznych powstają silosy i cysterny aluminiowe oraz cysterny do przewozu chemikaliów ze stali nierdzewnej i cysterny ciśnieniowe ze stali węglowej. Jest też hala montażu naczep skrzyniowych typu cargofloor (Talson), izotermicznych i chłodni.

Centrum logistyczne to m.in. magazyn składowania wysokiego oraz plac magazynowy, na którym składowany jest typowy asortyment, tj. stal, opony, osie, profile aluminiowe itp.). Na odrębnym placu na swych odbiorców czekają pojazdy gotowe. W fabryce jest też wspomniana linia KTL oraz 3 lakiernie.

Gwarantowane czasy dostaw od momentu złożenia zamówienia na naczepę kurtynową wynoszą 6 tygodni, w przypadku naczep niskopodwoziowych, silosów i cystern – 8 tygodni. Średni czas produkcji jednego pojazdu wygląda następująco: naczepa kurtynowa – 2,5 dnia, silos/cysterna – 17 dni, niskopodwoziówka – 12 dni. Na dostawę pojazdu do punktu odbioru przez klienta rezerwuje się 7 dni.

Centrum badawczo-rozwojowe

W 2009 r. na terenie fabryki w Adapazari uruchomiono centrum badawczo-rozwojowe, w którym rozwijane są konstrukcje naczep. W ciągu ostatnich dwóch lat przeszło ono gruntowną modernizację – zainwestowano 4 mln euro, a cały proces odbywał się przy finansowym wsparciu rządu tureckiego. Obecnie centrum badawczo-rozwojowe funkcjonuje już w odrębnym budynku o powierzchni 35 tys. m². Docelowo w 2015 r. w cen-

trum badawczym MIRA, dysponującym specjalnym torem testowym o długości 6,5 km, na którym test o długości 3000 km odpowiada przejechaniu 1 mln km w warunkach rzeczywistych, oraz turecką firmą OTAM Automotive Technologies, zajmującą się zbieraniem danych pozwalających na symulacje testów drogowych w warunkach rzeczywistych, a także z wieloma producentami – dostawcami komponentów (Knorr, BPW, Lamilux). Od 2009 r. zrealizowano 20 nowych, kompletnych projektów.



Na tegorocznej Baumie pokazano również naczepę niskopodwoziową z nowej rodziny K.SLH; w wersji 4-osiowej ma ładowność 49 100 kg (przy 105 km/h), pokład można wydłużyć o 6000 mm w odstępach co 500 mm

trum pracować będzie 120 inżynierów i 45 mechaników (obecnie 50 inżynierów i 32 mechaników).

Centrum będzie wykorzystywane m.in. do przeprowadzania badań przyspieszonych i skróconego testowania prototypów (kompletnych pojazdów oraz komponentów). W budynku znajduje się stanowisko do symulacji testów drogowych, gdzie możliwe jest odtworzenie warunków rzeczywistych. Jest też dobrze wyposażona prototypownia, prowadzone są badania wytrzymałościowe komponentów, testy zmęczeniowe, w komorze termicznej możliwe jest badanie służące ocenie jakości izolacji termicznej chłodni i wyznaczanie współczynnika przenikalności cieplnej K (w planach ma to być stacja certyfikująca ATP), jakość izolacji oceniana jest także na podstawie badań termowizyjnych.

Centrum badawcze Grupy Tirsan współpracuje z uznanym brytyjskim cen-

eksport, a 6100 do klientów tureckich. Rok 2014 to wyprodukowanie ok. 10 500 pojazdów, z czego na eksport ma trafić 3600. Do 2015 r. Kässbohrer Fahrzeugwerke GmbH zamierza stać się trzecim co do wielkości producentem naczep w Europie i w Rosji. Firma ambitnie zakłada również, że w 2018 r. udział eksportu powinien sięgnąć 50%, czyli 10 tys. pojazdów, przy zakładanym poziomie produkcji wynoszącym 20 tys. szt. i obrocie rzędu 500 mln euro. Obecnie całkowity obrót grupy Tirsan to ok. 325 mln euro, w tym 200 mln euro generują naczepy, a pozostała część przypada na sprzedaż i obsługę pojazdów DAF.

Najważniejsze elementy filozofii działania to doskonałość operacyjna, szczupła produkcja (obniżanie kosztów wytwarzania) oraz stały rozwój produktów. W produkcji liczą się także takie wartości, jak bezpieczeństwo, jakość, koszt, czas dostawy oraz motywacja pracowników. W praktyce oznacza to dążenie do stałej poprawy jakości, redukcji kosztów i skrócenia czasu produkcji i dostawy.

Tirsan bardzo liczy na sukces jako producent cystern – Turcja (i kilka innych krajów Bliskiego Wschodu, m.in. Arabia



Należący do Grupy Tirsan holenderski Talson Trailer to uznany europejski specjalista w produkcji naczep furgonowych do transportu ładunków lotniczych (air cargo)

Ambitne plany rozwojowe

Mając fabryki ulokowane na terenie Niemiec, Turcji oraz Rosji o łącznej zdolności produkcyjnej 15 tys. pojazdów rocznie, Kässbohrer (Tirsan) kontynuuje rozwój, rozszerzając swoją sieć sprzedaży i serwisów na terenie Europy. W 2013 r. Tirsan w Turcji miał udział w rynku na poziomie 40%, był również czwartym największym producentem naczep w Europie.

Przewidywana produkcja na ten rok to 9150 pojazdów, z czego 3050 trafi na

Saudyjska) przystąpiła do konwencji ADR. Konsekwencją jest to, że w samej Turcji do końca 2018 r. konieczna będzie wymiana ok. 20 tys. cystern. Tirsan chce sprzedać 1500–2000 naczep mimo silnej konkurencji wewnętrznej (największy turecki konkurent, firma Otokar, produkuje naczepy cysterny także z certyfikatem ADR) oraz napływu pojazdów z eksportu. ■

Zdjęcia: © Kässbohrer