

Niepraktyczne, zimą niedogrzone, z ledwie symbolicznym bagażnikiem... – kabrioletem nie da się pojechać całą rodziną na wczasy. SKYDANCER daje nie tylko frajdę jazdy z wiatrem we włosach. Propozycja polskiego konstruktora jawi się bardzo rewolucyjnie. Pod względem walorów użytkowych zostawia w tyle współczesne propozycje przemysłu caravaningowego!

SKYDANCER – o tym będzie się mówić

Świeże powietrze w branży caravaningowej

„Polski Caravaning”: Od ubiegłorocznego debiutu podczas Caravan Salon wykonałeś kolejny krok. Prezentujesz fanom caravaningu nie tylko koncept pomocniczej ramy, która rewolucjonizuje wizję podróżowania kamperami, ale gotowy do drogi kamper Road Yacht z panoramicznym widokiem 360 stopni z kabiny.

Piotr Kubiński, konstruktor i właściciel firmy SKYDANCER UG: Nie ustaję w wysiłkach, by moją wizję przekuć w konkretne propozycje rynkowe. Rok temu moje stoisko na Caravan Salon zdobyło rozwiązanie służące przeniesieniu siedzeń pasażerów w samochodach o samonośnym nadwoziu w pozycję: bardziej z przodu i wyżej. Taki zabieg skrywa wiele zalet, co dowodzi prototyp, jaki prezentowałem w tym roku w pawilonie nr 5 tych targów. Road Yacht – tak brzmi robocza nazwa fuzji seryjnego Mercedesa Atego z autorską koncepcją aranżacji otwartych miejsc siedzących w kabinie dla czwórki podróżnych. Konstrukcja przeszklonej kapsuły umocowana jest na szynach, więc odsunięta w tył odkrywa przed podróżującymi świat caravaningu widziany oczami posiadaczy kabrioletów czy pływających jachtami. To realizacja wizji jaką nakreśliłem kilka lat temu, a która skrywa wiele zalet, niemożliwych do realizacji w kamperach do jakich przyzwyczaili nas światowy przemysł caravaningowy.

„PC”: Jak więc reagują na twoje propozycje konkurenci z branży? Czy w ogóle masz konkurencję?

P.K.: Bezpośredniej konkurencji nie mam i muszę przyznać, że dobrze znani wszystkim producenci kamperów trochę mnie... ignorują. Moje starania, by trafić z koncepcją do firm z branży jak na razie nie trafiają na podatny grunt – acz z kilkoma wyjątkami. Mocno dopinguje mi np. szef działu projektantów koncernu Fiat. Pan Alessandro Sannia, Product Manager Recreational Vehicles Fiat Group Automobiles, już rok temu wyjawiał, że moja wizja mu się podoba i muszę przyznać, że od tego czasu stale korespondujemy ze sobą. Udziela mi cennych wskazówek, by łatwiej było mi przeprowadzić niezbędne procedury związane z homologowaniem moich wynalazków. Niemniej entuzjastycznie ocenił moje koncepcje sam Peter Jansen, stylista z koncernu Iveco. Teraz pojawił się pewien wykładowca akademicki z Niemiec. Przybył na targi z grupą studentów

z katedry wzornictwa przemysłowego. Jeśli uda się przeforsować jego zamysł, specjaliści od designu wezmą na warsztat wymodelowanie aerodynamicznego nadwozia dla kampera z widokową kabiną pasażerską.

Najbardziej oczywiście cieszy mnie reakcja fanów caravaningu, bo większość z nich nie kryje, że to prawdziwy powiew świeżości pośród masy podobnych do siebie kamperów!



Piotr Kubiński, konstruktor i właściciel firmy SKYDANCER UG.



Road Yacht to 7,5-tonowy kamper na bazie Mercedesa Atego 815, który gwarantuje czwórcie podróżnym niezapomniane wrażenia podczas jazdy i postoju za sprawą widokowego pokładu panoramicznej szoferki (360°).

Przez dziewięć dni Caravan Salon 2014 wewnątrz Road Yachtu było celem wizyty ponad 20 tys. ludzi. Komentarze są na ogół bardziej niż pochlebne.

„PC”: A nie myślałeś, by zainteresować produkcją kamperów polski rynek? Przecież tak jak Ty, większość młodych firm dopiero przebija się na rynku niemieckim i dzięki nim rzemiosło sygnowane znakiem: dobre, bo polskie, trafia na podatny grunt.

P.K.: Bardzo życzyłbym sobie takiej wizji. Chętnie poznam inwestora, współnika... każdego, kto wierzy w projekt rewolucji w branży caravaningowej, w opracowywanie i budowanie alternatywnych pojazdów kempingowych. Generalnie znane na rynku firmy boją się eksperymentów, a duże koncerny mają swój program opracowany na lata naprzód, więc ciężko im zmienić dobrze sprzedający się produkt. Ja zaś wiem, że na rynku panuje nisza. Oceniam, że skoro tylko w Niemczech rokrocznie nabywców znajduje czterdzieści tysięcy kamperów, to dwuprocentowy udział w rynku producentów jest całkiem realnym biznesplanem. Jeśli też należysz do

ludzi, którym wśród ogromnej oferty pięknych, świetnie wyposażonych i doskonale wykończonych kamperów brakuje jednak prawdziwych, mocnych innowacji, to trafiłeś dobrze wchodząc na naszą stronę – to motto, jakie prześwieca w witrynie: www.skydancer-camper.de. Witryna dostępna jest również w języku polskim, bo też jakkolwiek mam firmę zarejestrowaną w Niemczech, gdzie mieszkam od trzydziestu lat, to z Polską jestem związany na stałe. Tu mam warsztat samochodowy, tu też wykonuję swoje prototypowe rozwiązania.

„PC”: Na autorską koncepcję panoramicznej kabiny 360 stopni uzyskałeś nie tylko użytkowy, ale zastrzeżłeś patentem, chronionym nawet w USA. Czytelników „PC” zainteresuje z pewnością fakt, że na witrynie SKYDANCER pokusiłeś się o czytelne i rzeczowe zestawienie wad, ale też zalet kampera typu Alkoven-Revers. Przybliż proszę najważniejsze różnice i jak zrodził się pomysł na kampera z otwieranym dachem?

P.K.: Koncepcja „bliżej nieba” ma pewne asocjacje w filozofii buddyjskiej. W buddyzmie tybetańskim dakini (która pojawia się w logo mojej firmy), to

„podniebna tancerka”, postać kobiety podróżującej w przestrzeni nieba. Taka właśnie wizja przyświecała mi podczas projektowania. Na pomysł panoramicznej kabiny wpadłem w 2007 roku. Miałem wtedy kampera na Fordzie F350, którym wybrałem się z żoną w podróż po krajach nadbałtyckich. Urokliwe widoki nadbrzeży trudno było podziwiać lepiej, niż po wdrapaniu się na dach kampera. Na jednej z takich plaż wziąłem patyk i narysowałem na piasku... koncepcję otwartego kampera. Po trzech lat starań uzyskałem patent europejski na panoramiczną kabinę 360 stopni, nawiasem mówiąc, przeprowadzając niezbędne procedury także w Polsce.

Jeśli idzie o przewagę kampera typu Alkoven-Revers, to kilkanaście zalet wynika z faktu, że aranżacja wnętrza dokonywana jest na znacznie podwyższonej podłodze szoferki, gdzie powstają dwa rzędy komfortowych, bo kapitańskich siedzeń. Uchylnie schody łączą szoferkę z częścią mieszkalną. Pod podłogą szoferki znajduje się łóżko. W tym duchu powstał pierwotny koncept: Skydancer 3,5, czyli trzy i półtonowa podwoziu Fiat Ducato Maxi. Tu podłoga szoferki powędrowała na wysokość



Skydancer 3,5, czyli 3,5-tonowa wizja kampera na samonośnym podwoziu Fiat Ducato Maxi

1,4 metra. Zaletą takiego rozwiązania w porównaniu do każdej „integrali” jest szerszy kąt widzenia, bo kierowca nie siedzi za silnikiem. Na lewo i prawo od koła kierownicy szyba może schodzić jeszcze niżej i w takim duchu mają iść propozycje studentów od design, by widok z kabiny przywołał skojarzenia z przeszkleniem kropłowatych kształtów kabin helikopterów. Wynosząc pokład czteroosobowej kabiny, zaproponowałem jednocześnie pozycję w fotelach niczym w limuzynach czy kabrioletach. Siedzi się tu nisko, by też nie podwyższać wysokości konstrukcyjnej i środka ciężkości kampera. Ta moja koncepcja bardzo przemawia do posiadaczy współczesnych kamperów, którzy kupują luksusowe domy na kołach, zmuszeni są podróżować w pozycji przywodzącej skojarzenia z jazdą ciężarówkami. Realizacja pokładu nad silnikiem daje możliwość przesunięcia jej ku przodowi pojazdu, dzięki czemu stosunek długości użytkowej do długości pojazdu jest bardziej korzystny. Dodatkowy drobiazg: brak łóżka pod sufitem pozwala na wykonanie dachu kabiny w formie otwieranej. Ten drobiazg najżywiej komentowali właśnie entuzjaści caravanningu, którym najbardziej podoba się wizja podróżowania kabrio-

kamperem. Zamiast sypialni opuszczanej z podsufitki, zaproponowałem nocleg za kołami przednimi – niżej śpi się też lepiej w gorące dni. Dostęp do silnika jest w mojej propozycji dużo lepszy niż w produkowanych „integralach”, gdzie szczątkowej wielkości wnętrza jest prawdziwą udręką serwisantów.

„PC”: Twoja propozycja wymaga przekonstruowania pewnych elementów fabrycznych. Powiedz, co koniecznie trzeba zmienić w pojeździe bazowym? Skoro wyniesiona szoferka, to na pewno układ kierowniczy, hamulcowy...

P.K.: Prócz wymienionych muszę uzyskać zgodę na przekonstruowanie fabrycznego ogrzewania i wentylacji szoferki, bo SKYDANCER wymaga przeniesienia elementów sterujących i montażu dodatkowych kanałów powietrza. Trzeba też przedłużyć kable do urządzeń sterujących i zastosować dłuższe ciągną do lewarka biegów.

Osobnym tematem jest fakt, że lawinowy przyrost regulacji stanowi problem dla wszystkich, którzy coś chcą zrobić, ale nie jest to nie do przeskoczenia. Jestem pozytywnie nastawiony, bo wierzę w działanie niewidzialnej ręki rynku. Skoro

wyczuwam, że rośnie popyt na rewolucyjne zmiany w projektowaniu kamperów, to dlaczego nie miałoby się znaleźć rozwiązanie służące wcieleniu pożądanego pomysłu? To też powód dla wyjaśnienia, dlaczego zdecydowałem się anonsować swoje pomysły w Niemczech, gdzie zarejestrowałem swą firmę. Wiadomo, że w UE generalnie zastrza się regulacje dotyczące przebudowy, czy też ingerencji w produkt fabryczny, a np. popularna kiedyś definicja SAM odeszła praktycznie w zapomnienie w Polsce. Otóż, w Niemczech mam większe możliwości, bo też skrzętnie korzystam z paragrafu 21 niemieckich przepisów ruchu drogowego (StVO). Homologacja jest, jak wiadomo stopniowa. Fiat buduje pojazd, a potem producent zabudowy uzyskuje homologację na swoje rozwiązania. Szacuję, że konieczne wydatki homologacyjne na moje wynalazki to kwota rzędu 50 tys. euro.

„PC”: Pozostaje nam życzyć Ci powodzenia w realizacji wizji otwartego kampera. Dziękujemy za rozmowę i do zobaczenia za rok podczas Caravan Salon 2015.

*Rozmawiał: Rafał Dobrowolski
Zdj.: RD*