



CYMERMAN - WOŻENIE JACHTÓW TO MOJA PASJA

Z INŻ. STEFANEM CYMERMANEM O PASJI BUDOWANIA PRZYCZEP PODŁODZIOWYCH ROZMAWIA DANIEL WALAS

Skąd się wzięła u Pana smykałka do ułatwiania ludziom życia?

Od czasów carskich w mojej rodzinie są tradycje rzemieślnicze. Wujek remontował te wszystkie lokomobile i inne maszyny rolnicze – był bardzo dobrym mechanikiem. Inni wujkowie też byli mechanikami, prowadzili swoje warsztaty, przedsiębiorstwa transportowe.

Pan i Pańska małżonka Elżbieta są aktywnymi mazursko-morskimi żeglarzami – kiedy zaczęła się Pana przygoda z wodą?

Kontakt z żeglarstwem mam od 1959 r. To było żeglarstwo klubowe, do którego poznania zaprosili mnie koledzy ze studiów. Zarazili mnie żeglarstwem i tak już zostało. Potem była przerwa na ukończenie politechniki w Warszawie, czas na założenie rodziny, uruchomienie biznesu, który początkowo bazował na usługach mechanicznych i elektromechanicznych. Potem zacząłem robić części zamienne do maszyn rolniczych.

Czy na politechnice uczyli materiałoznawstwa?

Oczywiście.

To musiał być dla Pana cenny kawałek lekcji. Bez tej wiedzy trudno chyba zaczynać produkcję?

W normalnym państwie gdyby pan miał możliwość działania, to byłoby i nadal jest bardzo

istotne. Kiedy ja zaczynałem w latach 70., rzemieślnicy opierali się na substytutach, na czym popadnie. To były odpady produkcyjne, buble, zwroty z armii, człowiek musiał się wykazać więcej niż przedsiębiorczością. W moim wypadku produkt pt. przyczepa jachtowa, która ma transportować bezpiecznie przedmiot o wielokrotnie wyższej wartości, oblige do zastosowania materiału, który nie wróci do producenta w formie reklamacji. Nasze przyczepy, choć zawsze nieco droższe od innych seryjnych produkcji, są ziszczeniem marzeń niejednego producenta, ponieważ nie mamy żadnych reklamacji. W tamtych czasach na większą skalę nie można było tego robić, ponieważ system nie pozwalał na to, by Kowalski mógł być producentem. Kowalski mógł być uzupełnieniem tej dużej maszyny produkcyjnej PRL-u, taka była obowiązująca doktryna. W związku z tym kwestia dostępu do materiałów, do maszyn, to była droga przez mękę. Nowe maszyny mogły kupować przedsiębiorstwa spółdzielcze, państwowe, a ja mogłem kupować maszyny zużyte, kompletnie zdekapitalizowane, które nadawały się wyłącznie na złom. A ja poddałem je renowacji i używałem do swoich celów. Czasami przydawały się znajomości. Miałem fajnego, cudownego przyjaciela w Metalexporcie, który pomógł mi nabyć świetne tokarki wyprodukowane w Korei Północnej na czeskiej licencji. Pracują do dzisiaj.



Czy to prawda, że problem z zakupioną kiedyś przyczepą był powodem, dla którego zaczął Pan produkować własne przyczepy podłodziowe?

Jest w tym ziarno prawdy. Do pierwszej zakupionej w latach 80. łodzi kupiłem przyczepę, która, jak się okazało, na drodze sprawowała się dobrze do prędkości 55 km/h. Powyżej tej granicy przyczepa dostawała ruchów wężykowatych i wyrzucała samochód z jezdnii. Sposobem udało mi się ją usztywnić. Niestety modyfikacja okazała się niewystarczająca i całkowicie zmieniłem konstrukcję przyczepy. Podczas testów mojej prototypowej przyczepy dobiłem do 70 km/h (zestaw z jachtem), czyli granic możliwości mojego auta. Różnica w komforcie jazdy była niewyobrażalna.

Kiedy ruszyła produkcja przyczep podłodziowych Cymermana?

To były lata 80. Dziwne czasy. Odbływały się przekształcenia przedsiębiorstw, padały firmy, te firmy miały swoje porty jachtowe, ludzie wykupywali od nich jachty, a ponieważ byłem jedną z takich osób, zetknąłem się z palącym problemem: czym tę łódkę wozić. Oczywiście można było łódkę trzymać w porcie, ale brak usług szkutniczych uniemożliwił mi wprowadzanie autorskich poprawek do nabytej jednostki. Ponadto przyczepa to niezależność. Ja decyduję, kiedy i gdzie będę się wodował.

Jaka to była łódź?

Miałem pegaza 696 – bardzo fajna łódka, konstrukcji Adama Orycha, którego poznałem później i który został moim klientem na przyczepę.

Monopol na produkcję miała wówczas fabryka z Niewiadowa. Większość pierwszych klientów było entuzjastami jachtingu, którzy dowiedziawszy się o złamaniu monopolu, zaczęli odwiedzać mój zakład. Miałem bardzo dużo chętnych na gotowy produkt. Nie traktowałem wówczas tej działalności jako głównego kierunku. W obecnych czasach nasza produkcja jest znacznie szersza. Produkuję różnego rodzaju przyczepy: bagażowe, specjalne, osie, urządzenia najazdowe.

Jedną ścianą w mojej firmie to oprzyrządowanie do produkcji. Jego stworzenie zajęło mi 20 lat i pochłonęło masę środków. Do takich elementów produkcji jak osie, tarcze hamujące, urządzenie najazdowe trzeba zrobić wykrojniki, krępowniki, przyrządy spawalnicze. Także do osprzętu ułatwiających załadunek łódki trzeba mieć oprzyrządowanie – czyli mocowania rolek, mocowania podpór. W produkcji powtarzalność najwyższej jakości to podstawa renomy firmy i marki. Pokrywamy zapotrzebowanie klientów na przyczepy dla jednostek od najmniejszych (3 m) do takich o długości 11 m.



Jest taka obiegowa opinia, że łódź nie lubi transportu kołowego...

Jak się dobrze dopasuje podpory na przyczepie do łódki, to można jechać tysiące kilometrów i nic się nie powinno stać. Nasze przyczepy są tak robione, żeby nie kaleczyły łodzi. Ja preferuję podpory wzdłużne, podobnie jak robią Amerykanie. Nie mniej ważne są także podpory środkowe - my preferujemy rolki. Jeśli chodzi o motorówki, to wiadomo, że podpory muszą być liniowe. Dalej w kolejności musi być odpowiedni nacisk na hak, co regulujemy ustawieniem środka ciężkości na przyczepie - założymy do 3 t rzędu 70 kg do nawet 100 kg, a powyżej DMC 3 t - ponad 120 kg. Wtedy bardzo ładnie się prowadzi przyczepę.

Czy w seryjnej produkcji jest miejsce na specjalne zamówienia?

My cały czas robimy takie produkty. Jestem otwarty na indywidualne i bardzo specjalne zamówienia. Połowa mojej produkcji to mierzenie się z indywidualnymi projektami i specjalnymi wymaganiami klientów.

Zamówienie dla pana Marszałka i jego synów takim właśnie było?

Tak. To była przyczepa na bolid z miejscem na warsztat naprawczy pod podłogą. Od projektu do realizacji upłynęło sześć bitych tygodni. Miło wspominać też zamówienie dla Mateusza Kusznierewicza, dla młodzieży duńskiej na łodzie sportowe itp., itd., trochę się tego zebrało przez lata.

Poproszę na koniec o złote rady inż. Cymermana dla przyszłych użytkowników przyczep. Co trzeba sprawdzać, by transportować łódź bezpiecznie?

Naprawdę niewiele: czy działają światła, czy jest powietrze w ogumieniu, jak jest niehamowana, trzeba sprawdzić, czy łożyska nie hałasują. Jeśli jest to przyczepa z hamulcem, to co jakiś czas trzeba go sprawdzić. Hamulce są mechaniczne, proste, wystarczy przeczytać instrukcję obsługi do przyczepy, którą wręczamy każdemu klientowi, by ten wiedział wszystko o poprawnej eksploatacji przyczep Cymermana.

Dziękuję za rozmowę i życzę samych sukcesów.

Pozdrawiam Czytelników „Jachtingu Motorowego”!

