Werksbesuch bei Wingamm

„Wir machen es anders“

Jährlich baut das italienische Familienunternehmen **Wingamm** rund 200 Fahrzeuge mit Monocoque-Kabinen. Bald sollen es 500 sein



Geduld ist wichtig: Allein der Ausbau des Wingamm Oasi schluckt rund 45 Stunden. Jedes Möbelteil kommt einzeln durch die Aufbautür

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung



Immer noch kommt der Gründer Leopoldo Turri (84) regelmäßig ins Werk. Heute ist seine Tochter Lorena (55) Direttore Generale – der schöne italienische Begriff für CEO

REICH IST DIE BRANCHE an Geschichten visionärer Gründer. Hinter vielen Wohnwagen und Reisemobilen, die heute den Markt prägen, stehen große Namen wie Arist Dethleffs, Erwin Hymer, Helmut Knaus oder Alfred Tabbert. Ihre Namen wurden zu Marken, später gingen ihre Firmen in Konzernen auf. Synergien und Skalierung prägten den Weg nach oben.

Und dann gibt es einige, deren Namen nicht ganz so geläufig sind, weil ihre Produkte anders heißen. Karl-Heinz Schuler als Carthago-Macher zählt dazu, Hobby-Gründer Harald Striewski oder das Duo hinter La Strada, Marco Lange und Andreas Dalchow. Sie alle eint, dass sie nie ihre Unternehmen verkauft haben. Alles Wachstum managen sie bis heute selbst.

Zu dieser Kategorie zählt auch Leopoldo Turri, der Gründer von Wingamm. In Settimo di Pescantina bei Verona fertigt der kleine Hersteller mit rund 50 Mitarbeitern seine Modelle ausschließlich in aufwendiger GFK-Monocoque-Bauweise, kleine Reisemobile ebenso wie Wohnwagen. Als Logo hat der letzte unabhängige Hersteller Italiens einen Wanderfalken gewählt: Mit bis zu 390 km/h stürzt der in den italienischen Alpen vom Himmel auf seine Ziele zu, kompakt, schnell und fokussiert. „Genau so wollen wir mit unseren Campern auch sein“, bringt es Lorena Turri (55) auf den Punkt, älteste Tochter des Firmengründers und heute Direttore Generale des Familienunternehmens. >>

FOTOS: BERND HANSELMANN (3)

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

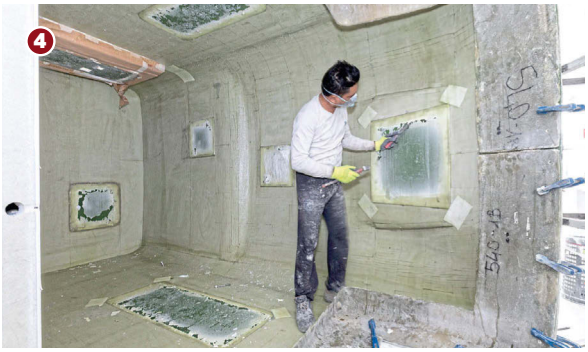
TEIL 1: **BAU DER KABINE**







In speziellen Gestellen lagern unscheinbar die Schätze Wingamms: Die von Hand gefertigten, voluminösen Kabinenformen bilden das Kapital des Unternehmens (1). Die Formen bestehen aus mehreren Teilen (2) und sind somit zerlegbar. Zentrales Baumaterial sind Glasfasermatten (3). In gewachste, polierte Formen wird zunächst ein Gelcoat gespritzt, dann folgt Glasfaser, eine Isolierung und weitere Glasfaserschichten. Die Öffnungen werden freigelegt (4). Nach der Fertigstellung (5) wird jede Kabine gewogen (6), gefolgt vom Einkleben des Bodens (7), der auf gleiche Weise entstanden ist. Der gesamte Prozess erfordert viel Handarbeit



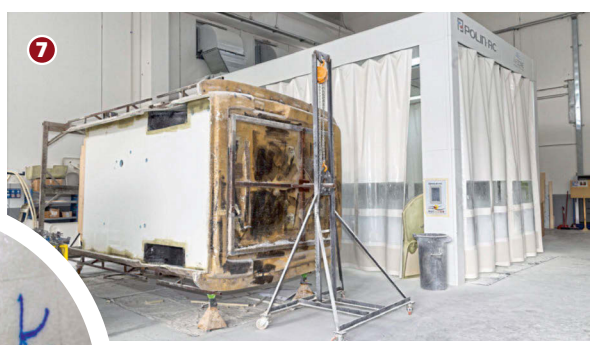




> Wingamm besitzt enormes Know-how im Umgang mit GFK.

>> Ihr Vater Leopoldo Turri kommt trotz seiner 84 Jahre noch regelmäßig ins Werk. Diskret und zurückhaltend schaut der Gründer mit seiner Erfahrung auf jedes Detail, während sich neben Lorena ihre Geschwister Marco (51) und Erica (43) um das Tagesgeschäft kümmern – er als Produktionsleiter, sie als Chefin des Einkaufs. Marketing und Händlerbetreuung erledigt Lorena noch selbst.

Mit seinen nahtlosen Kabinen setzt Wingamm auf Langlebigkeit und Sicherheit. Das Unternehmen exportiert 90 Prozent seiner Produktion, hauptsächlich in europäische Länder, einige Fahrzeuge nach Asien – und inzwischen sogar in die USA: Wingamm baut den radikal kurzen Oasi 540 auf eine amerikanische Initiative hin tatsächlich auch auf dem Ram ProMaster, einem Ducato-Derivat. <<



© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) – Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

WINGAMM IM RÜCKBLICK

Es war Ende der 1960er-Jahre, als Leopoldo Turri sich in Verona und Umgebung mit maßgefertigten Möbeln für Wohnungen und Büros einen Namen machte. Damals kam der Kontakt zu einem erfolgreichen Wohnwagen-Produzenten zustande. Vor einer Zusammenarbeit scheute Turri zunächst zurück, weil er seine Möbel nicht in Serie fertigen wollte. Doch die Chancen überzeugten ihn, und so lebte er seine handwerkliche Leidenschaft und Kreativität im Wohnwagenbau aus. Als sein Hauptabnehmer 1977 in die Insolvenz ging, begann er sich um Kastenwagen zu kümmern: Turris Faible für den cleveren, innovativen und hochwertigen Caravan-Ausbau war in der Region bekannt, zeitgleich stieg das Interesse an flexiblem Mobiliar für Lieferwagen. Ein Freund Turris produzierte bereits Bauteile aus GFK, und so entstanden zunächst Hochdächer und 1982 die erste Monocoque-Kabine. Turri selbst ist kein Camper, aber es war ihm klar, dass neben handwerklicher Qualität auch eine gute Isolierung und Stabilität wichtig waren. Weil ihn kein traditionell gebautes Reisemobil je überzeugen konnte, blieb er seinen GFK-Kabinen stets treu.

















Wingamm startete 1977 mit Kastenwagen, oft Fiat 238 (1). Mit dem Oasi kam 1982 der erste Teilintegrierte auf Ducato, bereits mit cleverem Hubbett (2). Kompakt fielen ab 1993 die Ibis-Modelle auf VW aus (3), ergänzt von den Integrierten CX auf Iveco und Mercedes-Benz (4). Den neuen Ducato gab's wieder als Oasi (5), Sprinter und LT bildeten 2003 die Basis der Spinnaker (6), gefolgt 2012 vom Grand Cru (7). Luxus im Van-Format ermöglichte der City Pro ab 2022 (8)

FOTOS: HERSTELLER (6), BERND HANSELMANN (7)

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung



TEIL 2: BAUTEILE-FERTIGUNG



Immer feste, sagt Lorena Turri: Einen Hammertest überstehen Wingamm-Karossen spurlos

















FOTOS: BERND HANSELMANN (23), HERSTELLER

Prinzipiell folgt die Fertigung einzelner Bauteile wie Klappen, Wannen oder Türen der Methode, die Wingamm bei der Kabine anwendet (1). Ständige Qualitätskontrolle und Optimierungen prägen den Fertigungsprozess (2). Als Basis dient eine handgefertigte, gewachste und polierte Negativform (3), auf die zunächst Gelcoat gespritzt wird, bevor Glasfasermatten aufgelegt und mit Harz getränkt werden (4). Lehren garantieren minimale Toleranzen (5), zum Beispiel bei den Aufnahmepunkten der Scharniere (6). Alle Teile fertigt Wingamm in eigenen Formen (7), darunter Duschwannen (8) oder andere Komponenten (9)

>> Die große Aufgabe für Wingamm ist das Wachstum: Rund 200 Fahrzeuge bauen sie heute, bereits 500 sollen es in drei Jahren sein. Dafür plant Familie Turri ein neues Werk, das zwangsläufig in der Nähe entstehen muss. Wingamm kann es sich nicht leisten, erfahrene Mitarbeiter zu verlieren.

„Der Weg vom Handarbeitsprodukt zur industriellen Fertigung ist spannend“, sagt Lorena Turri. Für Roboter sei die Stückzahl viel zu klein, es brauche andere Lösungen. Produktionsprofi Nicola Toppani erarbeitet sie. Er war einst bei Alfa Romeo und Ferrari tätig, jetzt perfektioniert der Ingenieur alle Prozesse, die eine Reisemobilfertigung in Kleinserie prägen. Seine wichtigste Aufgabe sei es, Toleranzen zu senken, damit weniger von Hand zu korrigieren sei: „Drei Zentimeter Höhendifferenz des Bodens haben wir auf wenige Millimeter gesenkt“, sagt er. Der Kunde merke das kaum, doch die Monteure ersparen sich so eine aufwendige Anpassung der Möbel.

„Wir sind etwas verrückt“, sagt Lorena Turri, „immer investieren wir unseren gesamten Gewinn.“ Nie dürfe dabei Wachstum die Einzigartigkeit des Produkts beeinträchtigen, das bilde den Kern und den Wert des Unternehmens. Darum kümmert sich Wingamm um gute Betreuung, gibt jedoch keine Rabatte. Lorena Turri selbstbewusst: „Was sollte ein Kunde mit Budget, der unsere Fahrzeuge verstanden hat, sonst kaufen?“

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

TEIL 3: **FINISHING DER KABINE**



Glasfasermatten und Harz bilden ein stabiles, widerstandsfähiges, dauerhaftes Material



> Es riecht nach Chemie, es ist Chemie. Aber es hält ein Leben lang, mindestens.



Wingamm-Chefin Lorena Turri und Ingenieur Nicola Toppani (r.) erklären die Fertigung

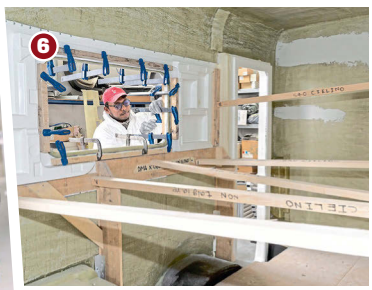












Beim Säubern der Nahtstellen ist Handarbeit und Erfahrung gefragt **(1)**, ebenso für das Schleifen der Außenhaut vor der Lackierung **(2)**. Um Risse rund um die Fenster in den Ecken zu vermeiden, klebt Wingamm hier Verstärkungen ein **(3)**. Anpassen und Schleifen gehört auch bei den Verkleidungsteilen dazu **(4)**, die ebenfalls mit eigenen Formen selbst hergestellt werden - die Fertigungstiefe bei Wingamm ist enorm hoch **(5)**. Zahllose Verstrebungen sichern die Maßhaltigkeit während des Einbaus der Teile **(6)**, bevor nach der Fertigstellung die Zwingen wieder gelöst werden **(7)**. Auch die Aufbautüren sind ein Wingamm-Produkt **(8)**. Die Chassis warten nur kurz auf dem Hof **(9)**, dann folgt die provisorische Montage der Kabine **(10)** zur Fahrt ins nahe Ausbauwerk





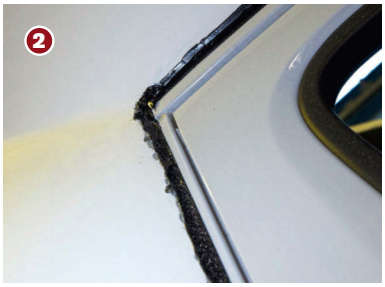




© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung

TEIL 4: **AUSBAU DER KABINE**





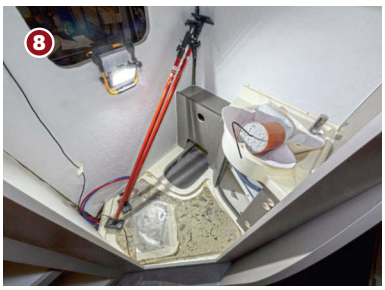




















FOTOS: BERND HANSELMANN (14)



Wingamms Spezialität sind extrem kompakte, kompromisslose Reisemobile. Der kurze Oasi 540 ist der Bestseller im Programm

(1) Im alten Wingamm-Stammwerk wird Hochzeit gefeiert: Hier montieren die Experten die Kabine endgültig auf das Chassis. Neben definierten Aufnahmepunkten zur Verschraubung erfolgt eine dauerhafte Verklebung mit der Fiat-Karosserie **(2)**, die Lackierung folgt dann extern. Einbau und Kalibrierung der patentierten Hubbetten **(3)** erfordern rund vier Stunden Arbeit. Alle Möbel fertigt Wingamm selbst, manche auf eigenen Pressen **(4)**, wo Formteile entstehen **(5)**. Anderes wird von Hand gesägt **(6)**. Fünf-Achs-CNC-Fräsen unterstützen den Bau von Teilen, im Auto selbst ist viel Montagearbeit angesagt. Das gilt für den Bau der Möbel **(7)** und der Bäder **(8)**, auch für Elektro- und Dichtarbeiten **(9)**. Wichtig ist eine laufende Kontrolle **(10)**. Wassertanks werden unter dem Auto liegend eingebaut **(11)**. Die große Herausforderung: Alle Bauteile müssen durch diese Tür in den Innenraum getragen werden **(12)**, denn ein Monocoque-Reisemobil lässt sich weder von innen nach außen bauen wie normale Teilintegrierte, noch gibt es große Heck- oder Schiebetüren wie bei einem Kastenwagen

© Alle Rechte vorbehalten (einschl. Text und Data Mining gem. § 44 b UrhG) - Die Rechte liegen beim jeweiligen Verlag. Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über https://www.axelspringer-syndication.de/angebot/lizenzierung