



Schon bald ein vielseitiger LKW: Auf den 5-Achser wird ein Wechselsystem für eine Kipp- und eine Betonmulde montiert.

Foto: Marc D'Arrigo

Ein Fahrzeugbauer für alle Fälle

Seit über 80 Jahren stellt «Peter Winterthur Fahrzeugbau» Spezial-Aufbauten für Nutzfahrzeuge her – vom Kühltransporter und Feuerwehrauto bis zur Betonmulde. Die Nischenstrategie hat sich auch in der Krise bewährt.

Von Oliver Wietlisbach

«Heinrich Bucher war ein guter Techniker mit brillanten Ideen, aber wenig Sinn für Finanzen», schrieb Richard Peter vor gut zehn Jahren in der Firmenchronik der Peter Winterthur Fahrzeugbau AG. Richard Peters Vater, Emil Peter, betrieb Anfang des 20. Jahrhunderts eine Kiesgrube auf dem heutigen Firmenareal. 1928, also just vor Ausbruch der Weltwirtschaftskrise, schlossen sich der Tüftler Bucher und der Unternehmer Peter zu einem erfolgreichen Gespann zusammen. In der Folge wurden unter dem Namen Bucher-Peter & Co. die notwendigen Kiestransporter und Förderbänder in der eigenen Werkstatt hergestellt.

Nach Heinrich Buchers Tod, im Jahr 1941, hätte die Konstruktion der ersten Autopresse im damaligen Metallwerk Monteforno der noch jungen Firma beinahe das Genick gebrochen. Es erstaunt daher nicht, dass im Zuge der Stabübergabe von Emil an Richard Peter die Maschinensparte mit Bügelsägen, hydraulischen Autohebern oder Kieswerkmaschinen aus dem Angebot gestrichen wurde. Zukunft

hat, was Räder hat, lautet somit die Devise seit Mitte des letzten Jahrhunderts. Es folgten alle Arten von Anhängern, Kippern, Langmaterial-Transporten und Spezialfahrzeugen. Die Begeisterung für Fahrzeuge spiegelt sich in der breiten Palette an Exklusivitäten, die technisch höchste Anforderungen stellen, wirtschaftlich aber nur bedingt erfolgreich waren. Zu diesen Raritäten zählt mit Sicherheit auch der Zweiachsen-Anhänger für den Transport gewaltiger Schalldämpfer für die damalige Swissair.

«Alles mit Rädern dran»

Die Faszination für «alles mit Rädern dran» wird in der Familie Peter von Generation zu Generation vererbt. Hatte Vater Richard Peter bereits mit 16 Jahren das Lastwagenbillet in der Tasche, so zog es Sohn Thomas Peter zu den Militärmotorfahrern. Mit 22 trat Thomas Peter – als Vertreter der dritten Generation – in den Betrieb ein; das war Ende der 1970er Jahre. «Zehn Jahre hat es sicher gedauert, bis ich bereit war, die Verantwortung für die Mitarbeiter auf mich zu nehmen», erzählt Peter im geräumigen Chefbüro. «Vom Vater spürte

ich nie Druck die Firma zu übernehmen», meint er und ergänzt: «So handhabe ich das auch mit meinem Sohn.»

An das Kieswerk erinnert heute nur noch ein grosses Ölgemälde über dem Sitzungstisch. Längst hat sich Peter Winterthur vom Boden bis zum Genfersee einen guten Namen gemacht für innovative Nutzfahrzeuge. «Wir versuchen die ganze Bandbreite abzudecken», sagt der Patron, «vom Baumeisterbrüggli über Kranaufbauten bis zur Betonmulde.» Dazu gehört auch die

Die derzeit raue Brise in der Wirtschaft kommt indes auch Peter Winterthur zu spüren. Wenn der Handel darbt und das Transportgewerbe ächzt, schlägt dies voll auf die Fahrzeugbauer durch. Entlassungen musste der Winterthurer Betrieb mit 40 Mitarbeitern noch keine aussprechen, Kurzarbeit ist auch kein Thema, aber Abgänge werden nicht mehr kompensiert. «Zum Glück produzieren wir viele Spezialfahrzeuge, Standard-Nutzfahrzeuge lassen sich derzeit kaum verkaufen», erklärt Peter. Im Wett-



«Der Lastwagen wird von der Politik leider verteufelt.»

Thomas Peter, Peter Winterthur Fahrzeugbau AG

Reparatur beschädigter Fahrzeuge und der Handel mit Nutzfahrzeugen. Lobeshymnen auf die eigene Leistung mag der bescheiden wirkende Unternehmer aber keine anstimmen. Sein Vater und Grossvater haben die Firma aufgebaut, Thomas Peter führt die Tradition mit grossem Engagement weiter – nicht mehr, nicht weniger.

bewerb mit den Billigfahrzeugen aus Osteuropa kann der Familienbetrieb nicht konkurrieren. Rund 250 Arbeitsstunden stecken im Durchschnitt in einem Fahrzeugaufbau, zwischen 50 000 und 70 000 Franken betragen die Kosten. «Kunden fragen mich manchmal, warum wir nicht auch billiger werden», sagt Peter. Leiser Ärger schwingt

Pioniere

Schweizer Traditionsfirmen

MEILENSTEINE

der Peter Winterthur Fahrzeugbau AG

1928 gründen Heinrich Bucher und Emil Peter die Firma Bucher-Peter & Co. in Winterthur. Emil Peter betrieb damals eine Kiesgrube am heutigen Firmenstandort; zusammen wurden in der Folge die ersten Lastwagenanhänger produziert.

1958-1961 wird die Firma in Peter & Co. Winterthur umbenannt, sie setzt ihre Tätigkeit von nun an voll auf Räder. Es folgen alle Arten von Kippern, Anhängern, Spezialfahrzeugen, Langmaterial-Transportern, Sattelanhängern, etc. Der grösste Teil waren Exklusivitäten, die technisch grosse Anforderungen stellten.

1970 erfolgt die Umwandlung der Firma in Peter Winterthur Fahrzeugbau AG.

1971-1999 erfolgt der schrittweise Ausbau mit einem neuen Verwaltungsgebäude sowie der Erweiterung der Infrastruktur mit neuen Werkhallen, Prüfstand, 50 Tonnen-Waage, Materiallager mit Zuschneiderei etc.

1999 wird Thomas Peter als Vertreter der dritten Generationen Geschäftsführer und Inhaber.

PETER WINTERTHUR FAHRZEUGBAU AG IN ZAHLEN

Mitarbeitende: rund 40

Umsatz: ca. 13 Mio. Franken

Produkte: Fabrikation, Handel, Reparaturen und Service von Nutzfahrzeug-Aufbauten, Anhängern, Sattelaufhängern und Spezial-Fahrzeugen.

Fabrikareal: ca. 20 000 m², davon Fertigungshallen, Büros etc. ca. 7 800 m²

Standort: Winterthur

Gründungsjahr: 1928

Besitzverhältnisse: Inhaber und Geschäftsführer ist Thomas Peter



Aus den Gründerjahren: Die Ahnen heutiger High-tech Fahrzeuge.

Foto: zVg

mit, wenn er sagt: «Da werden Äpfel mit Birnen verglichen.» In Winterthur setzt man mehrheitlich auf qualitativ hochwertige Nischenprodukte, die in Kleinserie fabriziert werden. Rund 30 bis 40 Prozent der Fahrzeuge sind für das Baugewerbe, das der Krise bislang wacker trotzt: Betonmulden, Fahrmischer, Dreiseiten-Kipper und ganze Wechselsysteme, die den raschen Wechsel verschiedener Aufbauten auf einem LKW ermöglichen. Ein ebenfalls wichtiges und relativ krisenfestes Standbein sind zudem Kastenaufbauten für Kühltransporte, wie sie Grossverteiler für Frischprodukte einsetzen.

Rundmulden aus Schweden

Beim Rundgang durch die Fabrikationshallen wird schnell ersichtlich, was Peter unter Qualität versteht. Gewaltige Rundmulden im Rohbau warten auf ihre Lackierung im extra grossen Spritzwerk für Nutzfahrzeuge. «Bei uns ist alles etwa grösser», meint der Patron – selbst nicht eben klein – und zündet sich eine Zigarre an. Betonmulden waren ursprünglich nur in Schweden bekannt, bis sein Vater sie 1970 in die Schweiz einführte. Sie wurden von Peter Winterthur für die Anforderungen des hiesigen Marktes optimiert und im Laufe der Jahre stetig weiterentwickelt. Heute sind Rundmulden eine Spezialität der Firma. «Wir haben als erste in der Schweiz Rundmulden und Wechselsysteme hergestellt», so Peter. Die runde Form der Mulden sorgt dafür, dass der Beton beim Fahren schwimmt und sich Kies, Zement und Wasser nicht entmischen. Immer häufiger fragen

Kunden auch nach Mulden für Beton und Asphalt mit Isolierdeckel; speziell in der kühlen Jahreszeit sicher gut investiertes Geld.

Um der Konkurrenz die entscheidende Nasenlänge voraus zu bleiben, arbeitet ein halbes Dutzend Konstrukteure an neuen Modellen und Optimierungen. «Das Neueste, was wir anbieten, sind extradichte Abdeckklappen für Rückwärtskipper für den Transport von Schlamm, der bei Bohrungen entsteht.» Erst als Prototyp verfügbar ist hingegen das möglicherweise bald neue Feuerwehrauto der Gebäudeversicherung des Kantons Zürich. 14 Stück möchte Peter der-einst davon verkaufen.

Verteufelt, aber notwendig

Spricht man ihn auf Ungemach in der Branche an, ist Peter nicht um Beispiele verlegen. Was sich in den letzten zehn Jahren im Positiven oder Negativen verändert habe? «Spürbaren Einfluss hatte vor allem die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe. Der durch die LSVA verstärkte Kostendruck im Transportgewerbe, beschleunigte die Standardisierung bei den Nutzfahrzeugen, wovon vor allem die Konkurrenz im Ausland profitiert.» Und: «Der Lastwagen wird von der Politik verteufelt», gewisse Menschen wollten die Bedeutung der Nutzfahrzeuge für die Feinverteilung der Güter einfach nicht wahrhaben.

Als wichtige Trends in der Branche, die auch neue Chancen bieten, bezeichnet Peter «Elektronik, Umwelt und Hygiene.» Die Bedeutung von Umwelt- und Hygieneaspekten

zeigt sich etwa bei der Wahl umweltfreundlicher Materialien für den Isolierschaum und der Temperaturkontrolle bei isolierten Kühlanhängern. Die Elektronik in den Fahrzeugen verdankt ihren Siegeszug nicht zuletzt dem gestiegenen Sicherheitsbedürfnis. Von der Achsenüberlastung bis zur Vollbremsung wird alles aufgezeichnet. Der Bordcomputer warnt beim Verlassen der Fahrspur und fällt irgendwo ein Licht aus, macht das Fahrzeug keinen Meter mehr. Weniger Verständnis kann Peter für die «Haarspalter» beim Strassenverkehrsamt aufbringen. «Sie kontrollieren auf den Millimeter genau, sicherer wird dadurch aber gar nichts», ist er überzeugt.

Leicht aus der Bahn werfen, lässt sich Peter allerdings kaum; dafür ist er zu bodenständig. Als

Patron sei er vielleicht etwas altmodisch, der auch mal unangenehm werden kann, wenn es nicht rund läuft. Als Vertreter der dritten Generationen und passionierter Hobbysegler hat er in den letzten Jahren aber alle Klippen sicher umschiffert. Vielleicht werde er nach der Pensionierung auf einem Versorgungsschiff Waren von Insel zu Insel transportieren, meint er mit seinem Schalk im Gesicht und man ist sich nicht ganz sicher, ob er nicht doch eines Tages von Rädern auf Schiffsschrauben umsattelt. Unter Umständen ergibt sich die Möglichkeit in nicht allzu ferner Zukunft. Der jüngste Spross der Familie Peter hat vor Kurzem im Betrieb angeheuert. Er entwirft die künftigen Fahrzeugaufbauten am Computer, getreu dem Familienmotto: Alles mit Rädern ist interessant.