

Mit freundlicher Genehmigung der Zeitung © "Zürcher Oberländer"



Will möglichst lange weitermachen: Markus Hotz, Geschäftsführer der Bührer Traktorenfabrik AG. Bild: Nicolas Zorvi

Ein Geschäft mit Verfallsdatum

HINWIL. 35 Jahre ist es her, seit in der Hinwiler Traktorenfabrik die letzte Landmaschine gebaut wurde. Verblieben ist den einstigen Werkhallen ein Reparaturbetrieb, der in seiner Art einzigartig sein dürfte, der sich in den nächsten Jahren jedoch neu erfinden muss.

STEFAN KRÄHENBÜHL

Die Welt der Bührer-Traktoren ist einfarbig. Grün, «bührergrün» um genau zu sein, tuckern sie in ländlichen Gebieten über Flur und Weiden. Einzig die Motorhaube, das Dach der Fahrerkabine oder die Radkappen blitzen ab und zu in Gelb oder Rot auf. Markus Hotz hat die unterschiedlichsten Varianten der unterschiedlichsten Modelle gesehen. Der Grüninger leitet die Hinwiler Bührer Traktorenfabrik AG. In den einstigen Montagehallen repariert das Unternehmen die als unverwundlich geltenden Landmaschinen.

Zehn Traktoren warten an diesem Montagnachmittag in der 900 Quadratmeter grossen Abstellhalle auf Service oder Reparaturen. An sieben weiteren wird an den mechanischen Werkstätten rund um die Halle gearbeitet. Anfang Winter, wenn die Bauern auf ihre Maschinen am ehesten verzichten können, ist der Platz jeweils knapp. Dann stehen hier Dutzende Gefährte. «Das ist eine Firma so viele Jahre nach Produktionsstopp noch immer Kunden bedienen kann, ist schon ziemlich einzigartig», sagt Hotz. «Das treibt uns an.»

Ältestes Ersatzteil von 1945

Es ist ein Geschäft mit Verfallsdatum. 1978 wurde der letzte Bührer-Traktor in Hinwil produziert. 22624 Traktoren waren bis zu diesem Zeitpunkt gebaut worden. Hotz schätzt, dass davon heute noch rund 10000 im Einsatz sind. Sie bilden die Kundenbasis des Betriebs. Eine Basis, die nicht mehr grösser, dafür aber zwangsläufig kleiner wird. Die ältesten Fahrzeuge, an denen gearbeitet wird, sind um die 60 Jahre alt, die jüngsten sind 35-jährig. Früher oder später wird der letzte von ihnen ersetzt worden sein.

Bis es so weit ist, will Markus Hotz «möglichst lange weitermachen». Für

die Kunden ein Grundsatzentscheid von unschätzbarem Wert. Bei der Bührer Traktorenfabrik AG, die ihre Vergangenheit noch heute stolz im Namen trägt, ist das gesammelte Wissen aus Jahrzehnten gespeichert. Sämtliche Bührer-Traktoren, die je produziert worden sind, sind peinlichst genau erfasst, samt Ausstattung und Erstkäufer. Im Ersatzteillager unterhalb der Werkhalle lagern in langen Regalen Kolben und Zahnräder, Achsenteile und Lichter, Pedale und Felgen. Über 16000 Artikel insgesamt, der älteste aus der Zeit um

1945. Jeder Einzelne mit einem Bauplan hinterlegt, der die Fertigung neuer Exemplare erlaubt. «Im Prinzip könnten wir mit unserem Lager einen neuen Bührer-Traktor fast komplett bauen», sagt Hotz.

Neue Standbeine sind nötig

Seit knapp acht Jahren ist der 34-Jährige als Geschäftsführer für Bührer tätig. Mit seiner jungen, aber bodenständigen Art wirkt er als Bindeglied zwischen Lehrlingen und alten Hasen, die das Unternehmen noch als Produktionsbetrieb in seinen Blütezeiten erlebt haben. Wie seine Arbeitskollegen ist Hotz ein Fan der Hinwiler Traktoren. «Vergleichbares gibt es heute kaum mehr», schwärmt er. «Ihr einzigartiges Getriebe machte die Maschinen ein-

fach in der Bedienung, gleichzeitig waren sie sehr resistent.» Bei aller Liebe zur Vergangenheit ist Hotz aber immer auch Realist. Er weiss, dass Bührer sich weiterentwickeln muss, um zu überleben. Der Aufbau neuer Standbeine ist dabei unumgänglich.

Ein erstes solches Standbein ist der Verkauf von Zetor-Traktoren. Seit vier Jahren ist das Unternehmen im Handel mit den tschechischen Landwirtschaftsmaschinen tätig. «Wir wollen das Geschäft kontinuierlich steigern», sagt Hotz. Zu einem gewichtigen Pfeiler dürfte es dennoch nicht werden. Zetor-Traktoren sind in der Schweiz kaum etabliert. Entsprechend überschaubar sind die verkauften Volumina. Einen Verkäufer will Markus Hotz zudem nicht engagieren. «Da der Landmaschinenhandel sehr regional ist, würde sich der Personalaufwand nicht bezahlen machen», sagt er. Der Anteil des Traktorenverkaufs am Umsatz liegt heute im tiefen zweistelligen Prozentbereich. Immerhin profitiert Bührer zusätzlich von späteren Reparatur- und Serviceleistungen an den Maschinen.

Konsens bei Zukunftsplänen

Zukunftspläne schmiedet Hotz nur in enger Absprache mit der Familie Mägerle. Karl Mägerle hatte Bührer 1979 samt Service- und Ersatzteildienst übernommen. Heute ist das Unternehmen im Besitz seiner Nachkommen. «Ihre Vorstellungen bezüglich der langfristigen Zukunft decken sich relativ gut mit meinen», sagt Markus Hotz. Wie diese Zukunft aussehen könnte, darauf geht er kaum ein. «Wir werden sicher noch weitere Standbeine aufbauen. Der Verkauf von Zetor-Traktoren ist nur der Anfang.»

Am Bild der Werkhalle in Hinwil, in der grüne Traktoren auf ihre Reparatur warten, dürfte sich jedoch zumindest in den nächsten Jahren nicht viel ändern. Je mehr Zeit seit dem Produktionsstopp von 1978 vergeht, desto reparaturanfälliger werden die verbliebenen Bührer-Traktoren. Bis auch der letzte von ihnen ausgetuckert hat.

«Im Prinzip könnten wir mit unserem Lager einen neuen Bührer-Traktor fast komplett bauen.»

Markus Hotz, Geschäftsführer

Von Burgdorf nach Hinwil

22624: Vielen Bührer-Fans ist diese Zahl so geläufig wie Eltern die Anzahl ihrer Kinder. 22624 Traktoren der Marke Bührer sind bis zur Einstellung der Produktion 1978 gebaut worden. Geschätzte 10000 sind heute noch im Einsatz. Sie sind der Nachlass aus einem halben Jahrhundert Traktorenbau, dessen Zentrum Hinwil war.

Ganz woanders, im bernischen Burgdorf, begann die Karriere von Firmengründer Fritz Bührer. 1921 begann er seine Selbständigkeit mit dem Mieten einer Werkstatt. Den Weg ins Zürcher Oberland fand Bührer erst 1936, sieben Jahre, nachdem sein erster Traktor erschienen war. In Bäretswil übernahm er einen Betrieb, 1939 kaufte er in Hinwil schliesslich die leer stehende Fabrik der ehemaligen Maschinenfabrik AG Hinwil. Von

hier aus sollte Fritz Bührer mit seinen Traktoren durchstarten.

300 Angestellte zu Blütezeiten

Unzählige Modelle, darunter Spezialbauten für Flughafen und Armee, wurden produziert. Die Firma wuchs und wuchs. Zu Blütezeiten in den späten 1950er Jahren arbeiteten rund 300 Personen für Fritz Bührer. Anfang der 1970er Jahre waren es noch immer etwa 230. 1973 wurde das Unternehmen an die Rapid-Gruppe in Dietikon verkauft, Gründervater Fritz Bührer verstarb ein Jahr später.

Das Ende der einst stolzen Traktorenfabrik war aufgegleist. 1978 stellte Rapid die Produktion ein und verkaufte den Betrieb an die Familie Mägerle. In ihrem Besitz ist die Bührer Traktorenfabrik als Reparaturwerkstätte bis heute verblieben. (stk)

GELDTIPP

Jean-Jacques Gueissaz
ist Generalagent
der Mobiliar in Uster



Sicher fahren, weniger bezahlen

Die Temperaturen werden milder, die Tage länger – die Motorrad-Saison beginnt. Zur Vorbereitung von Töfffahrten gehört nicht nur die Kontrolle der Maschine, sondern auch die des Versicherungsschutzes. Bei der Haftpflichtversicherung hat man keine Wahl – sie ist obligatorisch. Mit anderen Worten: Ohne Haftpflichtversicherung kein Nummernschild. Die Teilkaskoversicherung deckt Schäden am eigenen Motorrad, etwa durch Elementarereignisse wie Hagel oder Hochwasser, bei Diebstahl oder bei einer Kollision mit Tieren. Mit einer Vollkasko schützen Sie sich zusätzlich vor hohen Ausgaben für alle Kollisionsschäden – ob selbst verschuldet oder nicht.

Diese Zusatzdeckungen sind ebenfalls eine Überlegung wert:

- **Motorradbekleidung und -helm:** Helm und Motorradbekleidung müssen nach einem Sturz in der Regel ausgewechselt werden.
- **Schäden am geparkten Fahrzeug:** Diese Deckung lohnt sich besonders bei teureren Motorrädern und Rollern.
- **Bonusschutz:** damit Ihre Prämie für Haftpflicht und Vollkasko nach einem Unfall nicht ansteigt.

Sistierungsverzicht möglich

Motorradfahrerinnen und -fahrer sind im Strassenverkehr besonders exponiert, Sicherheitsmassnahmen sind deshalb umso wichtiger. Die Versicherungen belohnen sicherheitsbewusste Fahrer: beispielsweise mit einem Beitrag an ein Fahrsicherheitstraining. Ein Antiblockiersystem (ABS) wirkt sich ebenfalls günstig auf die Prämie aus.

Bei aller Vorsicht: Manchmal sind Unfälle nicht vermeidbar. Bei Motorradfahrern ist das Invaliditätsrisiko nach einem Unfall höher als bei anderen Verkehrsteilnehmern. Deshalb lohnt sich der Abschluss einer zusätzlichen Unfallversicherung bei Tod oder Invalidität – je nach Bedarf können auch ein Unfalltaggeld und Heilungskosten mit versichert werden.

Viele Biker sind sich seit jeher gewohnt, das Nummernschild von Oktober bis März beim zuständigen Verkehrsamt zu hinterlegen. Während dieser Zeit müssen sie nämlich die Haftpflichtversicherung nicht bezahlen. Einige Versicherer ermöglichen ihren Kundinnen und Kunden aber einen Sistierungsverzicht. Dieser bietet viele Vorteile: Die Motorradfahrer ersparen sich den Gang zum Verkehrsamt und damit die anfallenden Gebühren, um das Schild wieder einzulösen – je nach Kanton und Versicherung zirka 60 Franken. An milden Wintertagen ist das Motorrad jederzeit betriebsbereit, und die Versicherung gewährt einen grosszügigen Rabatt auf die Haftpflicht.

IN KÜRZE

Signer ist neuer Kolping-CEO

DÜBENDORF. Die in Dübendorf domizilierte Kolping Krankenkasse AG hat Philippe Signer als CEO verpflichtet. Der 58-Jährige hatte in den letzten 25 Jahren verschiedene Führungsfunktionen innerhalb der Versicherungsbranche inne – unter anderem bei Helsana, Helvetia und Winterthur Axa. Zuletzt war er als COO bei AWD Schweiz tätig. Bei Kolping ersetzt Signer per 1. April Egon Hürlimann. Dieser wird ihm noch bis im Sommer beratend zur Seite stehen. (zo)