



Gruppenbild mit Pensionär:
Gérard Savary, André Nicolet, Lorenzo Vozza,
Arne Suer und Götz Schäfer (v. l.)

Der Pensionär

Anfang Juni ist einer der Karosseriebau-Experten Europas in den Ruhestand getreten: Götz Schäfer hat 34 Jahre für die PWP-SA in Payerne gearbeitet.

In der Schweiz haben die Transporteure eine etwas andere Einstellung zum LKW-Aufbau als in den Ländern drumherum. Während sonst überall Preis und Lieferzeit alle anderen Fragen dominieren, darf im Alpenland der Aufbau gern auch etwas kosten. Er muss dann nur besser funktionieren und länger halten. Diese Einstellung macht es für den Karosserie- und Fahrzeughersteller etwas einfacher, sich mehr in die Einzelheiten hineinzuknien – in solche Fragen wie: Wie bekomme ich eine Portaltür mit Schiebedach-Entlaufwagen wirklich wasserdicht? Wie muss ein Türverschluss sein, der leicht zu bedienen ist, aber zugleich die Prüfungen nach EN 283 aushält? Wie müssen die Dichtungen eines Seitentüren-Pakets angeordnet sein, damit Schüttgutladungen sie nicht außer Gefecht setzen? Mit solchen Fragen hat



Die Sache mit der Verschlusstechnik

sich Götz Schäfer 34 Jahre lang beschäftigt. 1971 ist er von Deutschland in die Schweiz ausgewandert mit einem Anstellungsvertrag von Peter Wenger in Payerne. Jahre später steigt Wenger aus und Suer in Wermelskirchen ein, das Firmenkürzel PWP bleibt erhalten.

Nun weiß man ja im Trailerbau, dass kompliziert zu konstruieren keine Kunst ist, vielmehr besteht diese darin, mit einfachen Mitteln den möglichst großen Nutzen zu erzielen. So ein Beispiel ist die abgeflachte Drehstange. Baut man im Drehstangen-Verschluss die Hülse ebenso, bekommt man sehr einfach Formschluss, ohne Hebel und Stange anbohren und verbolzen zu müssen. Diese Drehstange kommt bei PWP auch als Scharnierwelle vor, und zwar dort, wo im Türblatt zwei kleine Federn eingesetzt wird. Dadurch dreht das Scharnier kontrolliert, weil, wenn Feder und Flachstück sich treffen, wird die Feder entspannt. Damit kann man Seitentürpakete, wie sie zum Beispiel beim Schubboden verwendet werden, kontrolliert zusammenlegen.

Derartige Kniffe gibt es von PWP noch mehr. Zum Beispiel den Alu-Raupenblech-Kotflügel mit eingebauter Sollbruchstelle (ein kleines Blech, diagonal über der Kante angeschweißt), damit beim Reifenplatzer das Blech sich gezielt verbiegen kann (um die Kante als Drehachse). Oder nehmen wir die Schiebetür, die nur im Obergurt geführt wird, damit man am Boden-Außenrahmen keine Führungsschiene mit dem Stapler kaputt fährt. Oder den Boxer-Türverschluss, wovon es heute nicht nur eine Einbau-, sondern auch eine Außenvariante gibt: In der Konstruktion weiß man immer, dass man etwas gut gemacht hat, wenn es Nachahmer gibt. Im Falle Boxer gibt es die Doppel-Verschlusskrallen vom verehrten Wettbewerber auch, aber umgedreht, die Krallen stehen nach außen. Dadurch sind zwar die Hebelverhältnisse ungünstiger, und der Verschluss muss mit bis zu 10 daN – mit dem Daumen – gedrückt werden, aber, wenn das keinen interessiert, ist es ja in Ordnung. Von einem anderen gibt es die Krallen einseitig, so wie die ursprüngliche



**Boxer-Außenverschluss (rechts 90°) (links)
Schiebetür (rechts 90°)**

Broyetal von Ort zu Ort immer fragen, ob er das Auto oder das Rennrad meint.

Jedenfalls: Den angebotenen Sitz im Aufsichtsrat der PWP hat er ausgeschlagen, wenn schon Pensionär, dann in Vollzeit. Neben dem Vorstandsvorsitzenden Arne Suer sind die Betätigungsfelder aufgeteilt worden: André Nicolet wie bisher als Geschäftsführer, Gérard Savary Produktionschef und Lorenzo Vozza Vertrieb und Technik.

FOLKHER BRAUN

Variante aus Payerne war. Und in der Zwischenzeit bekam die Verschluss-Taste vom Boxer einen Polyamid-Nocken, so dass beim Öffnen nur noch mit 2 daN zu drücken ist, weil jetzt die gegenläufige hintere Verschlusskralle leichter auf der Taste reibt.

Nun wissen regelmäßige Leser des KFZ-Anzeiger, dass in dessen einschlägiger Berichterstattung über Trailerbauteile solche Details eine große Rolle spielen. Denn wer im Nahverkehr am Tag 50-mal die Türen auf- und zumacht, kennt den Unterschied zwischen 2 und 10 daN. Leider ist es so, dass die wichtigen Eigenschaften eines Türsystems oder eines Schiebedach-Endbalkens mit Zentrier-nocken und Drainagekanal dem Betrachter nicht von selbst erschließen. Weshalb Götz Schäfer ein fleißiger Messe-Aussteller wurde und dort jedem erklären konnte, warum man so ein Bauteil besser so als anders macht und welche Vorteile welche Anordnung von Dichtungsleisten und Hohlkammerprofilen hat. Im Frühjahr gab es noch eine Neuentwicklung aus der Boxer-Technik: ein Spanngetriebe für Curtainsider-Planen.

Über Langeweile konnte sich Schäfer im Grunde nie beschweren, denn neben der Konstruktion und Produktion von Aufbausystemen und Fahrgestell-Anbauteilen ist PWP auch Fahrzeugteilehändler und vertritt einige bekannte Hersteller in der Schweiz. Irgendwie hat er es aber immer geschafft, sein Konditionstraining zu machen. Den überzeugten Radrennfahrer muss man bei der Diskussion von erzielten Durchschnittsgeschwindigkeiten im