

100 JAHRE 1919–2019

WENGER////
Carrosserie / Fahrzeugbau

100 JAHRE 1919–2019

VORWORT

Geschätzte Leserinnen und Leser

Als Verfasser dieser Jubiläumsausgabe zum 100-jährigen Bestehen der Firma Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau freuen wir uns, Sie durch dieses Buch zu begleiten.

Uns ist es ein Anliegen, mit diesem Buch zur Geschichte der Firma die allgemeine Entwicklung im Carrosserie- und im Fahrzeugbau, besonders aber die eigene Firmengeschichte, zu dokumentieren.

Wir möchten damit aber auch speziell unserer Belegschaft für ihr Geleistetes über alle Jahre danken. Auch unserer treuen Kundschaft und den Freunden der Firma sprechen wir damit unseren Dank aus. Ohne Sie hätten wir dieses Buch nicht schreiben können. Wir wünschen Ihnen gute Unterhaltung bei der Lektüre.



Ruedi Wenger

Arno Wenger

GRUSSBOTSCHAFT

*Ohne Herkunft keine Zukunft,
keine Zukunft ohne Herkunft*

Es gibt in der Schweiz nur wenige ununterbrochen von derselben Familie in direkter Linie geführte Carrosserieunternehmen, die auf eine hundertjährige Tradition zurückblicken können. Ich beglückwünsche die Familie Wenger zum runden Geburtstag ihres Carrosserieunternehmens und freue mich sehr, dass nunmehr mit Arno Wenger die vierte Generation die bedeutende Tradition von technischem und handwerklichem Können mit Elan, Engagement und Zuversicht in eine Zukunft führt, die noch viele spannende Herausforderungen bereithalten wird.

Der Standort Basel war neben Zürich eine der Wiegen und Hochburgen des schweizerischen Wagen- und Kutschenbaus, aus dem dann im Jahre 1919, dem Gründungsjahr der Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau, der Verband der Schweizerischen Carrosserie-Industrie entstanden ist. Technisches Verständnis, gestalterische und zeichnerische Begabung, gepaart mit handwerklichem Können, das in vielen Fällen durch die ersten Patrons und später durch deren Söhne im Ausland erweitert wurde, waren Voraussetzungen für den Erfolg. Ebenso wichtig waren und sind unternehmerisches Denken und kaufmännisches Talent für einen erfolgreichen Aufbau des eigenen Unternehmens, das über viele Jahre auch Mitarbeitenden und Angestellten eine gute Existenz ermöglicht.

Wie Sie im Buch lesen werden, gehört zu einem erfolgreichen Unternehmen wie dem der

Familie Wenger auch eine gute Vernetzung mit Auftraggebern der öffentlichen Hand, aber auch gutes Einvernehmen mit Behörden, Verbänden, Automobil-Clubs und Lieferanten. Die junge Generation hatte da ein gutes Vorbild bei der jeweils älteren Generation. Das ausgezeichnete und langjährige Netzwerk war und ist eine wichtige Voraussetzung und ein tragendes Element für den nunmehr hundertjährigen Erfolg des Unternehmens.

Auf gute Aus- und Weiterbildung, sei es von leitenden Familienmitgliedern selber oder auch von Mitarbeitenden, wurde stets grosser Wert gelegt. In den führenden Schulen im Ausland, aber auch in vom VSCI angebotenen Aus- und Weiterbildungskursen wurden gefordert und gefördert. Nur so war und ist es möglich, die unternehmerischen Herausforderungen und die sich immer schneller verändernden Rahmenbedingungen zu meistern. Die meisten Firmeninhaber engagierten sich auch im Berufsverband und halfen so, dass sich die Branche und die agierenden Personen weiterentwickeln konnten.

Mit Ruedi Wenger, dem Vertreter der dritten Generation, verbindet mich eine sehr lange Interessengemeinschaft/Kameradschaft, aus der eine herzliche Freundschaft entstanden ist. Club Delahaye, VSCI, ACS, Swiss Car Register, FSVA, FIVA, SMVC, Geneva Motorshow, Oldtimer- und Teilemarkt Bern (später Fribourg), Monteverdi

Club, um nur einige Orte des gemeinsamen Wirkens zu nennen. Die Geschichten und gemeinsamen Erlebnisse dazu würden ein eigenes Buch füllen. Im Zuge des Jubiläums «75 Jahre VSCI», zu dem auch ein Jubiläumsbuch herauskam, entstand die Idee und die Gründung des Vereins Swiss Car Register, in dem Ruedi Wenger bis heute ein aktives Gründungs- und Vorstandsmitglied ist. Es ist eines der Ziele des Swiss Car Register, die gestalterischen und handwerklichen Meisterleistungen der schweizerischen Carrossiers und Automobilhersteller zu bewahren, zu dokumentieren und zu vermitteln. Dieses Buch leistet einen wichtigen Beitrag dazu.

Ihnen, liebe Leserin, lieber Leser, danke ich für Ihr Interesse an diesem spannenden Teil der schweizerischen Automobilgeschichte und insbesondere an der Jubiläumsgeschichte der Firma Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau. Ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen dieses Buches und danke der Familie Wenger, dass dieses Werk entstanden ist.

Urs P. Ramseier
Swiss Car Register
www.swisscarregister.ch



CHRONOLOGISCHE FAKTEN

Fahrzeugbestand leichte Motorwagen des Kantons Basel-Stadt
in Bezug zum jeweilig aktuellen Firmenschild:



1919
474 PW



1935
4782 PW



1955
14 354 PW

1970
48 399 PW



1985
60 002 PW



2005
61978 PW



- 5 VORWORT**
- 6 GRUSSBOTSCHAFT**
- 8 CHRONOLOGISCHE FAKTEN**

2019 – DIE UNTERNEHMUNG HEUTE

- 17 1.1 Überblick**
- 18 1.2 Abteilung Carrosserie**
- 28 1.3 Abteilung Fahrzeugbau**
- 36 1.4 Ausblick in die Zukunft**

PERSÖNLICHKEITEN PRÄGTEN DIE GESCHICHTE

- 41 2.1 Familie Wenger und das Unternehmen**
- 46 2.2 Erste Generation: Dominik Wenger**
- 68 2.3 Zweite Generation: Maurice & René Wenger**
- 102 2.4 Dritte Generation: Ruedi Wenger**
- 132 2.5 Vierte Generation: Arno Wenger**

MITARBEITENDE UND ANLÄSSE

- 152 3.1 Dank an die Belegschaft**
- 154 3.2 Lehrlingsausbildung, eine Investition in die Zukunft**
- 156 3.3 Gemeinsam Feiern**

VERWURZELT IN DER REGION BASEL

- 167 4.1 Die Generationen und die Region**
- 169 4.2 Areal Hochstrasse**
- 170 4.3 Areal Allschwilerstrasse**
- 179 4.4 Areal Hauptstrasse**
- 181 4.5 Areal Klingentalstrasse**

2019 – DIE UNTERNEHMUNG HEUTE



WENGER
Carrosserie / Fahrzeuge



WENGER ///
Carrosserie / Fahrzeugbau

WENGER ///
Carrosserie / Fahrzeugbau



1.1 ÜBERBLICK

100 Jahre: Wir finden, dass dies eine bemerkenswerte Zeitspanne für einen mittelgrossen Betrieb in der heutigen Zeit darstellt. Dies ist etwas, das es wertzuschätzen gilt.

Ein Jubiläum lässt sich jedoch nicht alleine durch die Summe an Jahren rechtfertigen. Dazu gehören auch deren Inhalte, bestehend aus Geschehnissen, persönlichen Berichten und Geschichten. Aber vor allem bestehend aus den Menschen, die diese Geschichten erzählen und die ihren Beitrag zum Fortbestand der Firma geleistet haben.

Wir haben Glück, dass uns von unseren Vorfahren viele Dokumente, Geschichten und Fotos hinterlassen wurden.

Beginnen möchten wir jedoch mit der Gegenwart, bevor wir zur eigentlichen Geschichte der Firma übergehen und aus dem Nähkästchen plaudern. Wir möchten zunächst einen vertieften Einblick in die aktuellen Funktionen unserer Unternehmung bieten, um daraufhin den Ausblick in eine mögliche Zukunft betont hervorheben zu können, denn von der Vergangenheit alleine lebt keine Unternehmung.

Der Standort der Firma ist mitten im Herzen von Basel, an der Klingentalstrasse 77.

Unsere angebotenen Dienstleistungen sind in die beiden Abteilungen Carrosserie und Fahrzeugbau aufgeteilt welche sich im Logo wiederfinden. Beide tragen jeweils zur Hälfte zum Erfolg des Unternehmens bei.

Die Abteilung Carrosserie umfasst die Spenglerei und die Lackiererei, wo Tag für Tag qualitativ hochwertige Unfallreparaturen nach Herstellerrichtlinien ausgeführt werden. Dies wird mit der Zertifizierung nach Eurogarant noch unterstrichen. Der komplette Dienstleistungsumfang der Abteilung Carrosserie wird nachstehend veranschaulicht.

Die Abteilung Fahrzeugbau umfasst die Schlosserei mit den Bereichen Aufbauten und Ausbauten. Sie steht für den unermüdlichen Einsatz in der Fertigung von Schweizer Fahrzeugkonstruktionen nach aktuellem technologischem Wissensstand. Dies wird mit der Zertifizierung nach ISO 9001 unterstrichen. Die komplette Produktpalette der Abteilung Fahrzeugbau wird im übernächsten Unterkapitel auf Seite 28 abgebildet.

Der Ausblick in eine mögliche Zukunft bildet den Schluss des ersten Kapitels. Dieser liegt uns besonders am Herzen, da einerseits die Existenz der Firma selber und anderseits derer, die mit ihr eng verbunden sind, sei es durch den Arbeitsplatz oder emotional, davon abhängt. Mit diesem Unterkapitel möchten wir daher auf den stetigen Wandel, dem unsere Branche unterworfen ist, und auf die damit verbundenen Chancen und Risiken hinweisen.



1.2 ABTEILUNG CARROSSERIE

In unserer Carrosserieabteilung überzeugen wir mit einem umfassenden Angebot hervorragender Dienstleistungen für Personenwagen und Nutzfahrzeuge.

Wir bieten eine schnelle und einwandfreie Behebung von Blech-, Aluminium-, Kunststoff- und Glasschäden sowie die Instandsetzung von Fahrzeugaufbauten, verbunden mit der professionellen Behebung von Lackbeschädigungen.

Bei kleineren Lackschäden arbeiten wir mit der günstigen Kleinschaden reparaturmethode (Spot Repair), welche weniger aufwendig ist. Bei grösseren Schäden ergibt sich im Umfang eine umfassendere und aufwendigere Reparatur.

Hierbei steht die Unternehmung für garantierte Qualität nach Herstellerrichtlinien, belegt durch die Eurogarant-Zertifizierung.

Unsere Mitarbeitenden sind bestens ausgebildet und die Infrastruktur befindet sich auf dem neuesten Stand, um Reparaturen an modernen, aus höher- und höchstfesten Stählen, Leichtmetallen und Kunststoffen gefertigten Carrosserien durchführen zu können.

Offerten werden mit anerkannten Kalkulationssystemen erstellt. Wir übernehmen die gesamte Schadensabwicklung in Abstimmung mit der Haftpflicht- oder Kaskoversicherung respektive mit dem beauftragten Sachverständigen.



Die von uns angebotenen Reparaturmethoden und Dienstleistungen sind:

Konventionelle Carrosserie-Instandstellung

Nach der Aufnahme des Unfallschadens und den Abklärungen mit der Versicherung werden am Fahrzeug die vom Unfall beschädigten Teile demontiert, kontrolliert, soweit vertretbar (Kostenabwägung) repariert oder die defekten Teile ersetzt. Anbauteile wie Front- und Heckverkleidungen sind meist aus Kunststoff gefertigt und können, wenn es sich vom Aufwand her lohnt oder kein Ersatz erhältlich ist, mit den entsprechenden Instandstellungsmethoden repariert werden.



Die Aussen- und Innenteile aus Blech werden fachmännisch gerichtet, ausgebeult und egalisiert. Bei grösseren Schäden wird die defekte Stelle herausgetrennt und das entsprechende Neuteil nach den Herstellerrichtlinien eingepasst und eingeschweisst. Nach der fachmännischen Instandstellung wird das Fahrzeug in die Lackiererei verschoben.



Von dort kommt es nach erfolgter Lackierung wieder in die Spenglerei zurück, damit die Carrossierspengler die vorgängig demontierten Anbauteile remontieren können. Anschliessend wird der Fehlerspeicher ausgelesen, das Fahrzeug gereinigt und die Endkontrolle durchgeführt.



Konventionelle Carrosserielackierung

Die reparierten oder durch einen Unfallschaden verkratzten Teile werden zur Vorbereitung der Lackierung geschliffen, grundiert und eventuell leicht gespachtelt. Danach wird ein Füller aufgetragen und alles feingeschliffen. Die angrenzenden Partien werden gereinigt und angeschliffen. Die nicht zu lackierenden Teile des Fahrzeuges werden sauber abgedeckt. In der Lackierkabine wird anschliessend der Lack aufgetragen. Es werden hierzu Wasserbasislacke verwendet, wobei

die Lackschichten immer einen UV-beständigen Klarlacküberzug erhalten.

Nach der Trocknung werden die abgedeckten Partien enthüllt. Die Lackierung wird auf ihre Gleichmässigkeit und Farbgenauigkeit kontrolliert und mögliche Einschlüsse werden entfernt. Sodann werden die lackierten Stellen und die angrenzenden Teile im Rahmen des Finish poliert, bevor das Fahrzeug zur Remontage der Teile wieder zurück in die Spenglerei kommt.



Drücktechnik

Mit dieser Methode und speziellen Werkzeugen können kleine Dellen kostengünstig, umweltfreundlich und schnell behoben werden. Mit dem professionellen Drücksystem ist es möglich, Dellen zu entfernen, ohne dass ein Lackieren notwendig wird – vorausgesetzt, der Lack wurde beim Entstehen des Schadens nicht beschädigt. Die Delle wird von der Unterseite des Blechs her mit Spezialwerkzeugen bearbeitet und punktuell herausmassiert.



Dellenlifter und Zughammersystem

Beim Dellenlifter und beim Zughammersystem handelt es sich um zwei weitere Ausbeulsysteme, mit denen Dellen ohne Lackbeschädigungen und ohne Ausbau eines Carrosseriebestandteiles entfernt werden können. Als besonders vorteilhaft erweisen sich die beiden kostengünstigen Verfahren bei schwer zugänglichen Carrosseriebereichen. Mittels Heisskleber wird ein Adapter auf die Delle geklebt und diese herausgezogen.

Richtbankarbeiten

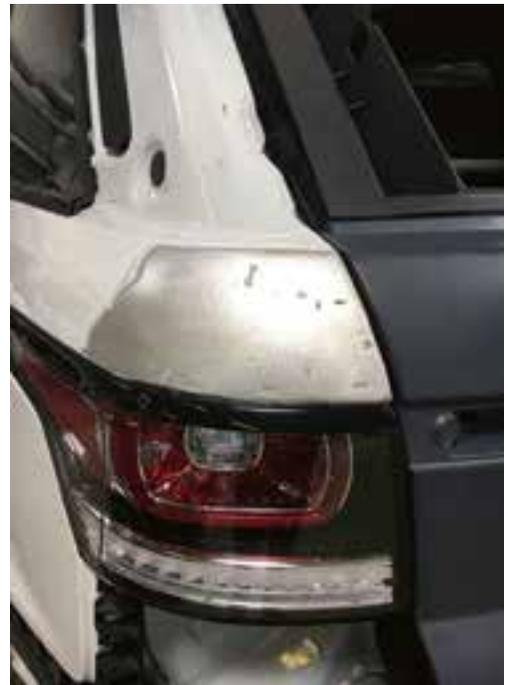
Dank verschiedener, hauseigener Richtanlagen können wir auch schwere Beschädigungen an Fahrzeugen fachgerecht beheben. Falls das Schadensbild den Einsatz einer Richtbank erfordert, wird das Fahrzeug auf dieser aufgespannt und rückverformt. Die Reparatur wird gemäss den Vorgaben des Fahrzeugherstellers durchgeführt.

Aluminiumreparaturen

Den aluminiumspezifischen Faktoren und den Reparaturanweisungen der Fahrzeughersteller muss bei einer Instandsetzung unbedingt Rechnung getragen werden (Garantieleistung). Bei Klein- und Bagatellschäden kann, wie auch bei konventionellen Reparaturen, die Carrosserie von aussen durch vorsichtiges Ziehen rückverformt werden.

Kunststoffreparaturen

Wenn es das Ausmass der Beschädigung zulässt, werden die geeigneten Arbeitstechniken, Materialien und Werkzeuge eingesetzt, um Schäden an Kunststoffteilen fachgerecht und ohne Ersatz zu reparieren.





Glasreparaturen

Dank spezieller Reparatursysteme können Steinschläge an Frontscheiben schnell, kostengünstig und ohne Ausbau der Scheibe repariert werden. Die beschädigten Stellen werden dabei aufgebohrt, mit Harz ausgefüllt und versiegelt, sie sind danach nahezu unsichtbar.

Glasersatz

Ist eine Reparatur der Scheibe nicht mehr möglich, wird sie durch uns fachmännisch ersetzt. Ein Ersatz wird nötig, wenn der Schaden zu gross ist, weil die Scheibe gesprungen ist oder wenn der Schaden direkt im Sichtfeld des Fahrers liegt.



Unterhaltsarbeiten

Kälte, Nässe und Salz greifen den Lack an. Diesen Einflüssen kann ein Fahrzeug auf die Dauer nicht immer standhalten. Mit den Jahren kann die Lackoberfläche stumpf und matt aussehen oder die Carrosserie beginnt, wegen des Kontakts mit Salz und Feuchtigkeit zu korrodieren.

Der entstehende Rost führt zu Rostblasen unter dem Lack. Um das Ausweiten der Korrosion zu verhindern, wird die betroffene Stelle komplett vom Rost befreit und behandelt. Durch die gründliche Reinigung und Behandlung mit Schutzpräparaten wird das Weiterrosten verhindert.





Klein-, Lackschadenreparaturen

Unser Verfahren ermöglicht eine schnelle und kostengünstige Reparatur von Lackschäden, deren Einzelschadenstellen nicht grösser als acht Zentimeter sind. Ausgenommen sind Schäden in den Mittelflächen von Dach und Motorhaube.

Optisches Tuning

Für Fahrzeuge mit einer persönlichen Note, welche sich von der Masse abheben sollen. Wir bieten die entsprechende Beratung und die Umsetzung zur Erfüllung der Kundenwünsche. Hierfür besteht bereits seit Jahrzehnten eine enge Zusammenarbeit mit Arno Samimi und seiner Firma RS Center.



Überführung und Mobilität

Muss ein Fahrzeug einmal abgeschleppt werden, erfolgt dies durch uns. Ausserhalb der Geschäftszeiten wird diese Dienstleistung durch ein von uns autorisiertes Partnerunternehmen gewährleistet, welches das Fahrzeug zu uns bringt.

Mit unseren Ersatzfahrzeugen garantieren wir die Mobilität während der Reparatur. Unsere Ersatzwagenflotte besteht aus unterschiedlichen, mindestens fünftürigen, modernen Personen-

wagen. Wir bedienen damit unsere Privatkunden sowie Flottenbesitzer.

In Basel und den angrenzenden Gemeinden stellen wir bei Bedarf einen kostenlosen Hol-und-bring-Service. Nach erfolgter Terminvereinbarung können Fahrzeuge durch unsere Firma überführt werden, was selbstverständlich mit Sorgfalt und Vorsicht getan wird.







1.3 ABTEILUNG FAHRZEUGBAU

In unserer Abteilung Fahrzeugbau überzeugen wir mit individuellen Schweizer Konstruktionen nach dem aktuellen Stand der Technik, massgeschneidert auf die jeweils spezifischen Kundenbedürfnisse.

Unsere Produkte unterliegen deshalb hohen Qualitätsstandards und zeichnen sich durch ihre Langlebigkeit aus. Im optimalen Fall kann ein gebrauchter Wenger-Aufbau für ein neues Fahrzeug übernommen werden. Dies ergibt langfristig ein optimales Kosten- Nutzen-Verhältnis, welches sich positiv auf die Finanzen des Kunden auswirken dürfte.

Wir achten bei der Entwicklung unserer Produkte genauestens auf die Ansprüche unserer Kunden und bauen unsere Konstruktionen in Hinsicht auf Funktionalität, Qualität und hohe Nutzlast zur besten Zufriedenheit des Kunden.

Die Aufbauten entsprechen den neuesten technischen Anforderungen und werden so konstruiert, dass möglichst viel Nutzlast erhalten bleibt. Um die entsprechende Lebensdauer der verbauten Komponenten zu garantieren, bieten wir zusätzlich die entsprechenden Serviceleistungen, z.B. für Hydraulik, Pneumatik oder Kühlsysteme, an.

Die durch uns angebotenen Auf- und Ausbauten sind:

Kipperaufbauten

Ein Dreiseitenkipper ist die optimale Lösung, wenn es um das Entladen von Schüttgut jeglicher Art, beispielsweise bei engen Platzverhältnissen, geht. Die geringe Aufbauhöhe mit dem tiefen Schwerpunkt führt zu mehr Sicherheit und Komfort beim Be- und Entladen. Die Verwendung von Profilen aus Aluminiumlegierungen für den Unterbau und den Aufbau garantiert eine lange Lebensdauer sowie eine hohe Nutzlast.



Brückenaufbauten

Unsere Brückenaufbauten entsprechen dem neuesten Stand der Technik und sind in Leichtbauweise gefertigt, damit möglichst viel Nutzlast verbleibt. Die Robustheit der Materialien sorgt nicht nur für eine lange Lebensdauer der Brücken, sondern macht sie auch bestens geeignet für den Transport von schweren Gütern.



Planenaufbauten

Unsere Planengestelle sind standardmässig als demontable Versionen auf unseren Aluminiumbrücken aufgebaut. Selbstverständlich werden auch feste Gestelle, insbesondere für Werkspritschen, gefertigt. Schiebepanen und -verdecke sind von Vorteil, wenn der Güterumschlag an schwer zugänglichen Orten erfolgt oder wenn Güter transportiert werden, die das Beladen und das Entladen von der Seite oder von oben erfordern.



Kofferaufbauten

Unsere Kofferaufbauten entsprechen dem neuesten Stand der Technik und werden ausnahmslos in Leichtbauweise hergestellt, damit möglichst viel Nutzlast verbleibt. Der Kunde hat hierbei die Wahl zwischen einem Alu-Blechkofferaufbau, einem Aufbau mit Kunststoffseitenwänden aus GFK oder Sandwichplatten.

Kühlfahrzeuge

Unsere Kühlausbauten und Kühlaufbauten bestehen aus soliden und FCKW-freien Konstruktionen für Frischdienst- und Tiefkühltransporte. Auf hervorragende K-Werte, tiefes Eigengewicht und eine besonders gute Wartungsfreundlichkeit wird grosser Wert gelegt. Es wird immer eine Komplettlösung mit dem passenden Kühlgerät angeboten, das auf den jeweiligen Einsatzbereich abgestimmt ist.

Temperaturgeführte Transporte

Mit unseren Auf- oder Ausbauten lässt sich der Transportraum, unabhängig von einer Klimaanlage im Fahrerhaus, temperaturgenau regeln. Ein zusätzliches Display hilft dabei, die Temperatur jederzeit im Griff zu haben. So kann stets eine einwandfreie Logistikkette garantiert werden, warm, kalt oder gemässigt, wie es für diese Transportgüter unerlässlich ist.

Autotransporter

Dank des auf das Minimum reduzierten aber stabilen Aluminiumaufbaus bleibt eine hohe Nutzlast verfügbar. Neben Stabilität bieten unsere Aufbauten auch die nötige Transportsicherheit durch Alu-Radanschlagbügel und Rad-Zurrgurten. Ausserdem wird eine rutschfeste Auffahrt mit eingebauten Alu-Auffahrtschienen sichergestellt.







Konstruktionen für den öffentlichen Dienst

Für unsere Kunden aus dem öffentlichen Dienst bieten wir eine Vielzahl an Aus- und Aufbaumöglichkeiten für Klein- bis Grossfahrzeuge an. Unser grosser Erfahrungsschatz im Bau von Fahrzeugen für Polizei, Feuerwehr und Tiefbauämter gründet auf intensiven und langjährigen Partnerschaften.

Unsere Firma pflegt eine nachhaltige Zusammenarbeit mit vertrauten Kunden, mit zielorientiertem Ideenaustausch. Somit kann immer wieder mit Innovationen auf sich verändernde Bedürfnisse reagiert werden. Dies ermöglicht es uns, den jeweiligen Fuhrpark, optimal auf den täglichen Einsatz abgestimmt, mit der geeigneten Konstruktion zu ergänzen.





Anhänger

Als Anbieter standardisierter Anhänger liefern wir eine grosse Auswahl an funktionalen Transportlösungen, basierend auf einem verzinkten und geschraubten Fahrgestell. Wenn ein Standardanhänger den Bedürfnissen nicht entspricht, bieten wir selbstverständlich auch Anhängereigenkonstruktionen an, die ganz individuelle Kriterien erfüllen, unabhängig vom jeweiligen Einsatzzweck. Unser langjähriges Schwergewicht in der Produktion liegt hierbei mehrheitlich bei Durchladeanhängern mit 3,5 t Gesamtgewicht und Hebebühnen für den Stückguttransport.

Sattelanhänger Kat. B

Wir liefern individuelle Sattelanhängeranfertigungen nach Kundenwunsch und Verwendungszweck. Die Sattelanhänger konstruieren wir üblicherweise für Zugfahrzeuge der Kategorie B mit 3,5 t Gesamtgewicht. Sämtliche aktuellen Komfort- und Sicherheitskomponenten wie Luftfederung und ABS sind Bestandteile dieser Konstruktion.

Inneneinrichtungen

Je nach Fahrzeuggrösse, aber auch entsprechend dem Einsatzbereich, eignen sich unterschiedliche Einbaumöglichkeiten. Bei den standardisierten Inneneinrichtungen vertrauen wir auf Produkte der Firma Aluca, mit ihren ausgiebig erprobten Materialien unseren Qualitätsanforderungen entsprechen. Für alle Bedürfnisse, welche nicht mit einer standardisierten Inneneinrichtung abgedeckt werden können, bieten wir massgeschneiderte, individuelle Lösungen. Damit genügend Nutzlast erhalten bleibt, setzen wir in beiden Fällen auf Materialien mit geringem Eigengewicht.

Kanalsanierungsfahrzeuge

Wir entwickeln und realisieren zusammen mit unserem Partner, der Firma Bodus, Kanalsanierungsfahrzeuge, welche den jeweiligen Bedürfnissen und dem Stand der Technik entsprechen. Neben dem Einbau der eigentlichen Geräte für die Kanalreinigung rüsten wir die Kanalsanierungsfahr-



zeuge mit der erforderlichen Elektrik aus, die über montierte Fremdeinspeisungssteckdosen oder über einen fahrzeugseitigen Generator gespiesen werden kann.

Umbauten für Menschen mit Behinderung

Wir bauen Verladehilfen für Rollstühle, entsprechend dem jeweiligen Bedürfnis und Fahrzeug ein. Neben verschiedenen Rampen kann man auch die komfortable Einstiegsmöglichkeit mit Rollstuhllift wählen. Eine weitere Einstiegshilfe bieten unsere elektrischen Trittstufen.

Unterhalt und Wartung

Krane, Hebebühnen und Kühlaggregate müssen sicher, wirtschaftlich und störungsfrei arbeiten. Ein regelmässiger Service hat das Ziel, die Belastungsfestigkeit und den Einsatzzweck einer Anlage zu gewährleisten und die Lebensdauer zu verlängern. Gängige Ersatz- und Verschleissteile halten wir hierfür an Lager.



1.4 AUSBLICK IN DIE ZUKUNFT

Was ist ein Jubiläum, wenn es nur beim Rückblick auf das Vergangene bleibt, ohne dass sich daraus Perspektiven für die Zukunft ergeben?

Das Wirken von Dominik Wenger hat vor 100 Jahren den Grundstein für die Gegenwart und für die Zukunft der Firma gelegt. 100 Jahre Firmengeschichte bedeuten einen Rückblick mit Besinnung auf unsere Wurzeln, in Dankbarkeit für das Geleistete durch unsere Wegbereiter, Mitarbeitenden und treuen Kunden. Aber es muss auch weiter nach vorne geschaut werden.

Einen Carrosserie- und Fahrzeugbaubetrieb an dieser zentralen Lage in der Stadt, in einem Mischgebiet für Gewerbe und Wohnen, würde man heute nicht mehr so planen.

Trotzdem hat diese Situation Vorteile. Unsere Firma ist aufgrund der zentralen Lage schnell und einfach zugänglich und erreichbar. Die beiden Abteilungen sind nahe am Kunden aus der Stadt, dies für Service und Reparaturen an Personewagen und Nutzfahrzeugen, welche im städtischen Gebiet im Einsatz sind.

Eine sehr gute Infrastruktur, vertrauenswürdige, langjährige Mitarbeitenden, eine wertbeständige Basiskundschaft und hochwertige Produkte ergeben eine solide Grundlage und schaffen Perspektiven für die Zukunft. Doch es müssen die Augen offen gehalten werden für die grossen Veränderungen, die in der Branche anstehen. In den nächsten Jahrzehnten wird es auf dem Markt zu grösseren Veränderungen kommen, als dies in den vergangenen Jahrzehnten der Fall war.

Durch den Diesel-Skandal sind die «unsauberen» Verbrennungsmotoren wieder stark in den politischen Mittelpunkt gerückt. Massnahmen zur eingeschränkten Verwendung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren sind in Vorbereitung. Die ersten Anzeichen sind mit der Umweltplakette und Fahrverboten in diversen Innenstädten für bestimmte Fahrzeuggruppen bereits erkennbar.

Spannend wird der zukünftige Umgang mit der Gruppe der Old- und Youngtimer sein. Ob solche Fahrzeuge in Zukunft weiterhin fahren dürfen oder ob bereits drei Monate im Voraus eine Sondergenehmigung, unter Bekanntgabe der geplanten Fahrroute, eingeholt werden muss, bleibt abzuwarten.

Da nebst dem Elektromotor aktuell kein weiterer Antrieb zur Verfügung steht, welcher ökonomisch und technologisch annähernde Eigenschaften wie die Verbrennungsmotoren der neuesten Generation aufweist, müsste ein Wunder geschehen, wenn nicht der Elektromotor die Alternative wäre. Dies mit der Hoffnung, dass bis dahin der ökologische Fussabdruck dieser Fahrzeuge wesentlich verbessert ist und der Ladestrom zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien kommt.

Im Fahrzeugbau ergaben sich über die letzten Jahrzehnte stets bessere und flexiblere Werkslösungen. Um mit einer Werks- oder auch mit einer Standardlösung, welche in einer gewissen Stückzahl gefertigt wird, preislich mithalten zu können, ist der Produktionsstandort Schweiz definitiv zu teuer. Der Fahrzeugbau in der Schweiz muss sich zukünftig ausschliesslich

auf Sonderkonstruktionen und individuelle Ergänzungsarbeiten an Standardlösungen, inkl. Reparatur- und Serviceleistungen, spezialisieren. Hier wird es noch zu einer engeren Zusammenarbeit mit den Fahrzeugherstellern kommen, damit die zunehmende Flut an Auflagen – auch solche seitens des Gesetzgebers – erfüllt werden kann. Daran sind die Hersteller besonders interessiert, um allfällige spätere Haftungsfälle mit Kostenfolge auszuschliessen.

Bis das autonome Fahren, welches bereits heute in aller Munde ist und von den ersten Vorreitern der Branche bereits fleissig erprobt wird, eines Tages Realität ist, sind sicherlich noch einige Gesetzesanpassungen notwendig. Bei einem Unfall wird das Produkt und nicht mehr eine Person in die Pflicht genommen. Die Haftungsfrage wird im Zentrum stehen. Es ist daher anzunehmen, dass sämtliche Hersteller eine noch stärkere Kontrolle der ausgeführten Arbeiten an ihren Fahrzeugen anstreben werden. Relevant wird dabei sein, durch wen die Arbeiten ausgeführt werden dürfen. So ist denkbar, dass an autonom fahrenden Fahrzeugen ausschliesslich Arbeiten von autorisierten und auditierten Vertretungen ausgeführt werden dürfen.

Markenneutrale Unternehmungen wie die Firma Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau hätten keinen Zugang zu diesen Arbeiten, was Umsatzeinbussen zur Folge hätte. Dies träte ebenfalls ein, wenn zukünftig immer weniger Fahrzeuge gekauft und diese nur noch über eine App bei Gebrauch gemietet oder über einen befristeten Mietvertrag vom Hersteller geliehen würden. Stichworte in diesem Zusammenhang sind Renting-Modelle

sowie Sharing-Modelle. Da in diesen Fällen die Hersteller (oder ein riesiges Sharing-Unternehmen) die Besitzer der Fahrzeuge wären, würden sie bestimmen, wo und von wem Arbeiten an ihren Fahrzeugen durchgeführt werden.

Nebst diesen Zukunftsszenarien ist eine andere Entwicklung im Gang: Die standardmässig verbauten Assistenzsysteme bewirken bereits heute einen kontinuierlichen Rückgang der Zahl an Schäden. Das Positive daran: Die Assistenzsysteme retten Leben. Mit dem autonomen Fahren und der Vernetzung der einzelnen Fahrzeuge muss davon ausgegangen werden, dass die Anzahl an Fahrzeugschäden nochmals drastisch zurückgehen wird.

Wie es Ferdinand Dudenhöffer mit dem Titel seines Buches zur Zeitwende in der Automobilindustrie «Wer kriegt die Kurve» auf den Punkt bringt, ist es wichtiger denn je, den richtigen Zeitpunkt zu erkennen, um die richtigen Entscheide zu treffen. In unserer Branche wird es in den nächsten Jahrzehnten zu massiven Veränderungen kommen, verbunden mit grösserem Stellenabbau und Umsatzeinbussen. Doch diese Veränderungen eröffnen auch neue Möglichkeiten, welche zum richtigen Zeitpunkt zu erkennen und zu ergreifen sind. Stillstand und Verharren in alten Strukturen – weil es bis anhin immer so war und so gemacht wurde – wären das grösste Gift.

So wird unsere Unternehmung auch in einer etwas fernerer Zukunft für ihre Kunden da sein, aber wahrscheinlich mit anderen Dienstleistungen und Produkten.

**PERSÖNLICHKEITEN
PRÄGTEN
DIE GESCHICHTE**

Erste und zweite Generation:
Dominik, Antoinette,
René und Maurice Wenger



Zweite, dritte und
vierte Generation:
Maurice, Rösly, Arno, Alain,
Chantal und Ruedi Wenger



2.1 DIE FAMILIE WENGER UND DAS UNTERNEHMEN

Schon Dominik Wenger hatte einen guten Geschäftssinn. Es war ihm bewusst: Eine wachsende Branche in Verbindung mit der richtigen Immobilie ist der Schlüssel, um auf die Dauer erfolgreich zu sein.

Diese Idee hat sich mit dem Kauf der Liegenschaft an der Allschwilerstrasse 15 in Basel im Jahr 1924 als richtig erwiesen, war doch dieses Geschäftsareal über Jahre das Rückgrat der Firma. Zu Beginn war das Areal für die kleine Wagnerei viel zu gross. Mit den Jahren ist die Firma so weit gewachsen, dass sie das ganze Areal im städtischen Gebiet selber nutzen konnte.

Auch der Kauf der heutigen Liegenschaft im Jahre 1982 an der Klingentalstrasse 77, bei der Messe Schweiz, war aus heutiger Sicht ein Glücksfall. Sie ist beinahe doppelt so gross wie das Areal an der Allschwilerstrasse 15, mitten in einem belebten Stadtquartier. Dieser Standort bietet in vieler Hinsicht ideale Bedingungen, ganz nahe bei unserer Kundschaft.

Eine besondere Einstellung hat die Familie Wenger bis heute geprägt: Die Besitzer stehen persönlich für das Geschäft ein. Die Firma ist seit jeher ein Familienunternehmen.

Sowohl Dominik wie später Maurice mit René, Ruedi und nun Arno haben das Geschäft immer persönlich geleitet und dafür gehaftet.

Diese Philosophie drückt sich noch heute in der Rechtsform aus: Die Firma ist eine Kommanditgesellschaft, mit Arno Wenger als unbeschränkt haftendem Gesellschafter und Chantal Wenger als Kommanditärin. Zu 100 Prozent ein Familienunternehmen.

Die vierte Generation mit den beiden Brüdern Alain und Arno Wenger war sich von Anfang an einig, dass das Unternehmen in Familienhand bleiben sollte, aber für beide Brüder zusammen zu wenig Spielraum bietet.

Da die Interessen und Fähigkeiten von Arno neben dem betriebswirtschaftlichen auch im technischen Bereich liegen, und dies für die Führung eines Unternehmens dieser Grösse unabdingbar ist, stellte sich die Frage der Nachfolge unter den Brüdern nie. Alain ist heute diplomierter Wirtschaftsprüfer und Mitglied der Geschäftsleitung in einer Treuhandfirma. Er unterstützte den Weg seines Bruders Arno immer und ist auch unterschriftsberechtigt bei Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau.

**STAMMBAUM
DER FAMILIE WENGER
AUF DIE UNTERNEHMUNG BEZOGEN**



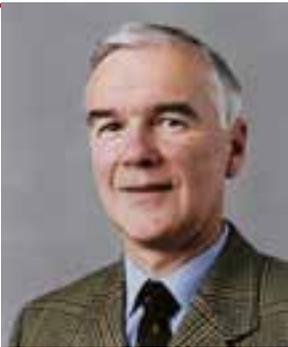
**DOMINIK
WENGER
1872-1960**



**MAURICE
WENGER
1914-2004**



**RENÉ
WENGER
1909-1965**



**RUEDI
WENGER**
1945



**ARNO
WENGER**
1981



**HEIDY
ZEMP-WENGER**
1942



**ALAIN
WENGER**
1976



**RENÉ
WENGER**
1945

AUSZUG AUS DEM HANDELSREGISTER AB 1919

- 1919** **Dominik Wenger**
Wagnerei, Hochstrasse 24, Basel
Einzelfirma: Dominik Wenger-Haberthür
- 1924** **Dominik Wenger**
Wagnerei, Allschwilerstrasse 15, Basel
Wagnerei, Sattlerei, Schmiede und Malerei
Einzelfirma: Dominik Wenger-Haberthür
- 1947** **Gebrüder Wenger**
Carrosserie, Allschwilerstrasse 15, Basel
Kollektivgesellschaft:
René Wenger-Schraner
Maurice Wenger-Jenzer
- 1967** **Carrosserie M. Wenger**
Allschwilerstrasse 15 / Klingentalstrasse 77, Basel
Einzelfirma: Maurice Wenger-Jenzer,
Geschäftsführer/Prokura: César Weissen-Ulrich
- 1994** **Carrosserie Wenger**
Allschwilerstrasse 15 / Klingentalstrasse 77, Basel
Kollektivgesellschaft:
Maurice Wenger-Jenzer
Ruedi Wenger-Dreyer
- 2003** **Carrosserie R. Wenger & Cie**
Klingentalstrasse 77, Basel
Kommanditgesellschaft:
Ruedi Wenger-Dreyer
Chantal Wenger-Dreyer
- 2009** **Carrosserie A. Wenger & Cie**
Klingentalstrasse 77, Basel
Kommanditgesellschaft:
Arno Wenger
Chantal Wenger-Dreyer

Fabrik-Ordnung

der Firma

Dom. Wenger, Basel

Carrosseriebau

I. Arbeitsordnung.

1. Die Dauer der Arbeit — Pausen nicht inbegriffen — beträgt im einschichtigen Tagesbetrieb 48 Stunden per Woche auf 6 Wochentagen verteilt und zwar

an den ersten 5 Wochentagen	je 8 ¹ / ₂ Stunden
- Samstagen	5 ¹ / ₂ "
- den Tagen vor gesetzlichen Feiertagen	8 "

Die Einteilung der Arbeitszeit wird durch besondern Stundenplan geregelt.

2. Die Arbeitsräume werden 15 Minuten vor Beginn der Arbeit geöffnet und müssen 15 Minuten nach Schluss der Arbeit verlassen sein.

II. Fabrikpolizei.

3. Beim Zeichen „Arbeitsbeginn“ soll jedermann arbeitsbereit an seinem Platze sein und die Arbeit pünktlich beginnen. Sie darf ohne Erlaubnis vor der festgesetzten Zeit nicht verlassen werden.

4. Wer von der Arbeit wegzufahren wünscht, soll dem Vorgesetzten zum voraus davon Anzeige machen. Wer durch unvorhergesehene Ereignisse verhindert ist, bei der Arbeit zu erscheinen, hat sich nachher beim Vorgesetzten zu melden und den Grund der Verspätung oder des Ausbleibens anzugeben. Von eingetretener Krankheit und von Unfall ist so bald als möglich Meldung zu machen.

5. Grösste Gewissenhaftigkeit in der Ausführung der übertragenen Arbeiten, sorgfältige Behandlung des Arbeitsmaterials, der Maschinen, Werkzeuge und der gesamten Fabrikanlage, Reinlichkeit, anständiges Benehmen gegen Vorgesetzte, Untergebene und Mitarbeiter ist Pflicht eines jeden Arbeiters. Müsigen Herumstehen und Schwätzen ist nicht statthaft.

6. Die zum Schutze von Gesundheit und Leben der Arbeiter getroffenen Vorkehrungen sind gewissenhaft zu befolgen, zu jenem Zwecke erlassene Vorschriften pünktlich zu befolgen. Das Rauchen in der Fabrik und das Auspacken auf den Boden sind verboten. Die zum Aufbewahren von Kleidern und andern Gegenständen bestimmten Einrichtungen müssen benützt werden.

7. Jede Verletzung der Fabrikordnung, sowie der genehmigten Reglements und der Vorschriften zum Schutze von Gesundheit und Leben der Arbeiter zieht Verwarnung nach sich. Dagegen wird auf Bussen verzichtet in der Erwartung, jeder Arbeiter betrachte es als Ehrensache, seine Pflicht ohne diese Massregel zu erfüllen.

8. Schwere und fortgesetzte Verletzung der Fabrikordnung, sowie der genehmigten besonderen Vorschriften zum Schutze von Leben und Gesundheit der Arbeiter können im Sinne von Art. 352 O. R. als wichtige Gründe zur sofortigen Auflösung des Dienstverhältnisses geltend gemacht werden.

III. Lohnzahlung.

9. Die Auszahlung des Lohnes erfolgt alle 14 Tage am Freitag.

Der Arbeiter soll den Betrag mit der Abrechnung vergleichen. Beschwerden sind am gleichen Arbeitstage bei der Zahlstelle vorzubringen.

10. Am Zahltag bleibt kein Lohn ausstehen.

IV. Kündigungstermin.

11. Als Kündigungstermin gilt der Samstag.

Basel, den 18. Januar 1930

Dom. Wenger

Genehmigt vom Departement des Innern, Gewerbe-Inspektorat.

Basel, den 28. Januar 1930.



2.2 DIE ERSTE GENERATION

DOMINIK WENGER 1872–1960

Dominik Wenger wurde am 12. Juni 1872 als Sohn des Schuhmachers Bartolome Wenger in Reinach (BL) geboren. Dort besuchte er die Schule. Bei einem tüchtigen Meister in Bottmingen absolvierte Dominik seine Lehre als Wagner. Es folgten Jahre der Ausbildung in Mâcon, Lyon und Paris. 1894 schloss er an einem Berufswettbewerb in Paris an der Cours chambre syndicale mit dem ersten Preis der Charrons de la Seine als grosse Auszeichnung und Diplom ab.

Damals war es üblich, dass ein gut ausgebildeter Meister seine Wanderjahre absolvierte und an verschiedenen Orten seine Dienste anbot und somit auch andere Firmen mit ihren speziellen Eigenheiten kennenlernen konnte.

Als Wagnermeister mit Diplomabschluss fand er eine Anstellung in Paris bei der Firma G. Millet, Menuisier en voitures. Zwei Jahre später fand er eine Stelle bei der Firma A. Firmin, Fabrique de

caisses de voitures. Von 1898 bis 1903 arbeitete er in Basel bei der Carrosserie Kauffmann, Reinbolt & Christe. Auch für die Wagenfabrik C. Heimbürger in Basel, damals in der Region führend im Kutschenbau, arbeitete er als Kastenschreiner. Danach bekam er eine Anstellung als Werkstattchef in einer Wagnerie in Mülhausen.

Im Februar 1908 heirateten Dominik Wenger und Antoinette Haberthür von Flüh (SO) in Mülhausen. Im April 1909 kam in Mülhausen Sohn René Charles (Karl) zur Welt.

Die Zeiten für Wagner änderten sich allmählich vom reinen Kutschenbau, Ende des Jahrhunderts, zu Aufbauten für die immer mehr gefragten selbstfahrenden Fahrzeuge, die Automobile. Diese wurden mit den verschiedenen Carrosserien sowohl für den Personentransport gefertigt, oder – in verschiedenen Varianten und Aufbauten je nach Verwendungszweck – für den Gütertransport.

Von 1912–1914 war Dominik im Tessin bei der Firma S.A. Carrozzeria Industriale in Bellinzona tätig. Auch dort war er als Meister im Fahrzeugbau aktiv, wo man sich damals weitgehend mit der Fertigung von Holzgerippen und Aufbauten aus Holz beschäftigte, die im nächsten Arbeitsgang mit Blech verkleidet und lackiert wurden. In Bellinzona kam im Januar 1914 Sohn Maurice Charles (Maurizio Carlo) zur Welt.

Mit dem Beginn des Ersten Weltkrieges (1914–1918) waren im gleichen Jahr Nutzfahrzeuge sehr gefragt. Die Kriegsschauplätze lagen nicht an Kanälen (Schifffahrt) oder an Eisenbahnlinien, den damals klassischen Warentransportrouten. So wurden von Wasser und Schiene unabhängige Transportmittel, die Lastwagen, benötigt. Vor allem die Schweizer Nutzfahrzeugindustrie konnte während des Krieges in grossen Stückzahlen Lastwagen ins kriegsführende Ausland liefern. Die Firma Saurer in Arbon als grosse Lastwagenfirma fertigte vor allem die Mechanik, also das Fahrgestell mit Motor und Getriebe. Auch Busse wurden für die Post mit Aufbauten versehen, dafür erhielt Saurer 1908 sogar ein Patent. Viele Fahrgestelle wurden durch die Carrossiers in der Schweiz mit den Aufbauten nach Kundenwunsch versehen.

Als Folge der grossen Nachfrage an kompletten Nutzfahrzeugen, auch für die Transporte während des Kriegsgeschehens, hat Saurer in Arbon 1914 Dominik Wenger als Wagnermeister und Werkführer der Carrosserieabteilung eingestellt. Die Firma lieferte fortan vermehrt komplette Nutzfahrzeuge mit Aufbauten nach Kundenwunsch. Nach Ende des Krieges wurden im Ausland wieder eigene Fahrzeuge produziert und somit gingen bei Saurer die Aufträge markant zurück.

Dies war der Zeitpunkt, zu dem Dominik Wenger die Firma Saurer verliess und zurück nach Basel kam.





CHARPENTE



Stationen der Aus- und Weiterbildung von Dominik Wenger:

- 1894** Paris, Cours chambre syndicale, *1^{er} Prix des charrons de la Seine*
- 1894–1896** G. Millet, Menuisier en voitures, Paris
- 1896–1897** A. Firmin, Fabrique de caisses de voitures, Paris
- 1898–1903** Carross. Kauffmann, Reinbolt & Christe, Bâle
- 1903–1905** Mülhauser Wagenfabrik, Mülhausen im Elsass
- 1905–1906** Wagenfabrik C. Heimbürger, Basel
- 1906–1911** Mülhauser Wagenfabrik, Mülhausen im Elsass
- 1912–1914** Carrozzeria Industriale, Bellinzona
- 1914–1918** Saurer Fahrzeugbau, Arbon

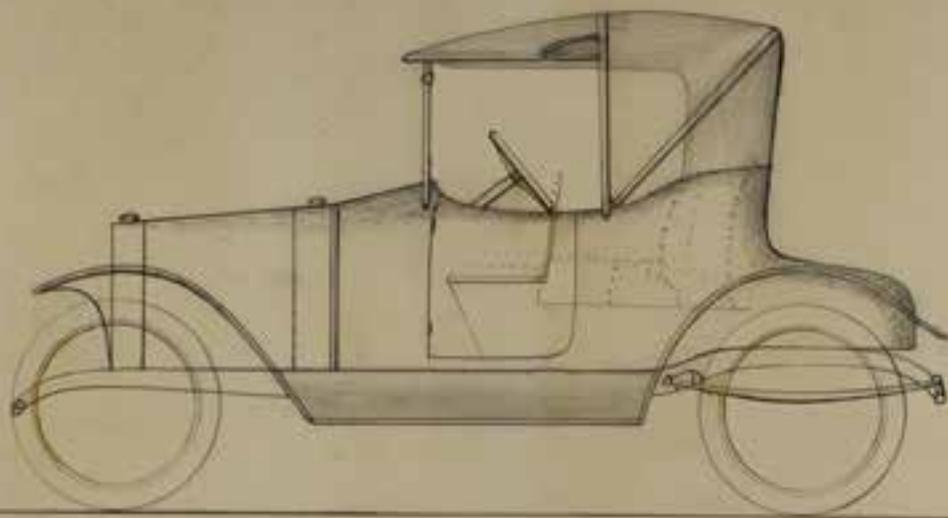


1919 gründete Dominik Wenger die D. Wenger Wagnerie in Basel mit Domizil an der Hochstrasse 24, hinter dem Bahnhof SBB (heutiges UBS-Gebäude).

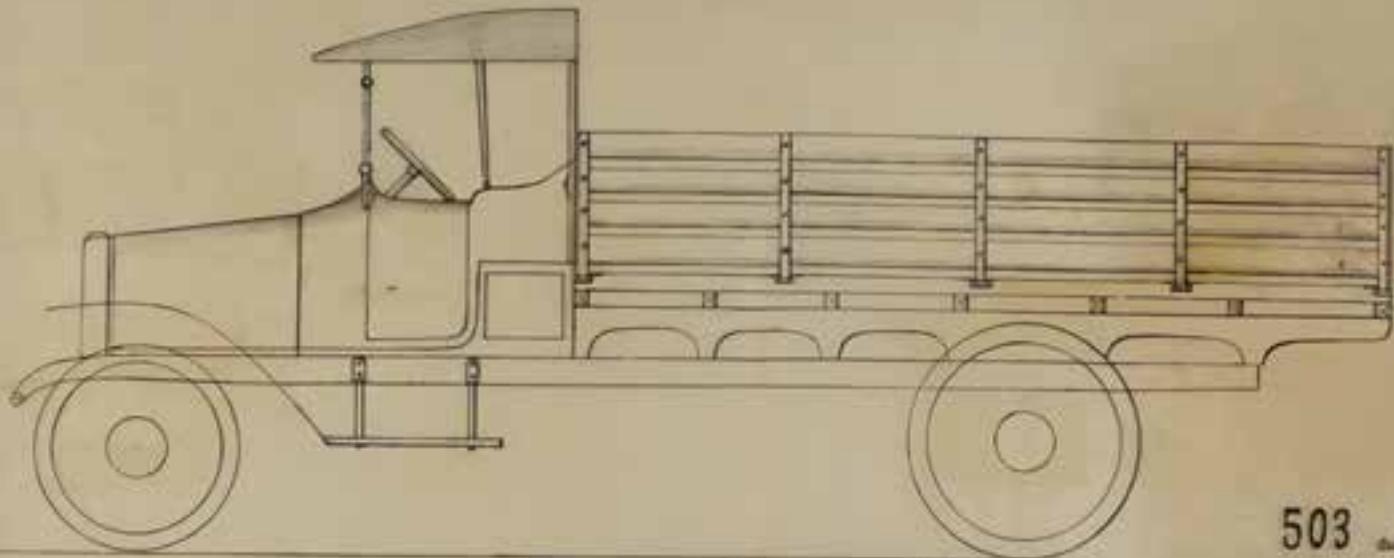
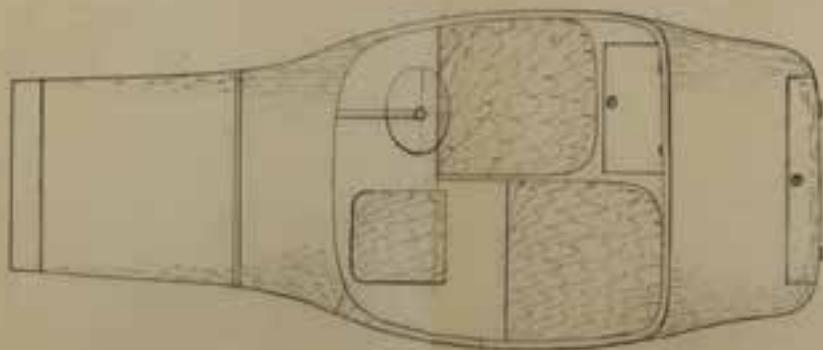
1924 wurden die neu gekauften Werkstätten an der Allschwilerstrasse 15 in Basel, im äusseren Spalenquartier, bezogen. Dort wurden der Wagnerie mit Holzschopf bald eine Carrosserie-spenglerei und die Sattlerei mit angegliederter Schmiede angefügt. Bald folgte auch die Malerei auf dem eigenen Gelände.



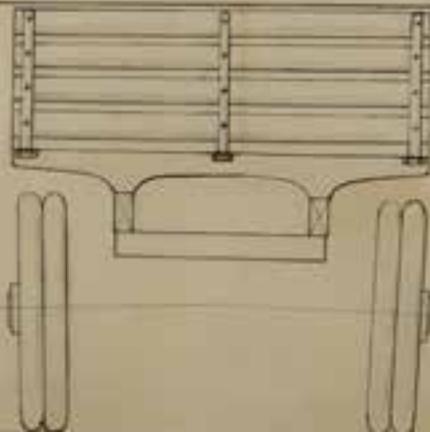
Neuaufbauten von Limousinen-carrosserien mit dem ganzen Innenausbau, Carrosserieaufbauten auf Sport- und Rennwagenfahrgerstellten sowie Aufbauten mit Kabine und Brücke zu Lieferwagen waren damals schon die Spezialität der Firma D. Wenger Wagnerie. Davon zeugen Zeitdokumente sowie einige Planskizzen, welche er in den Gründerjahren erstellt hat.

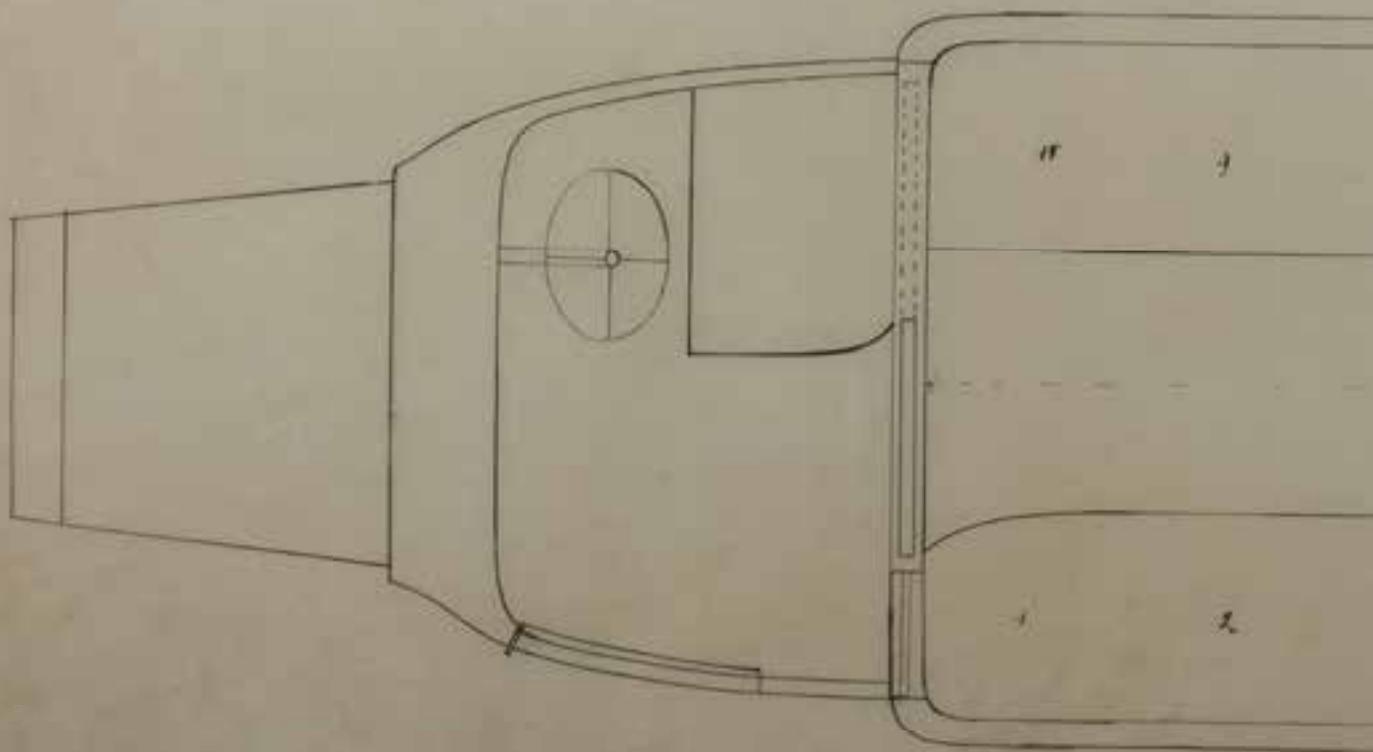
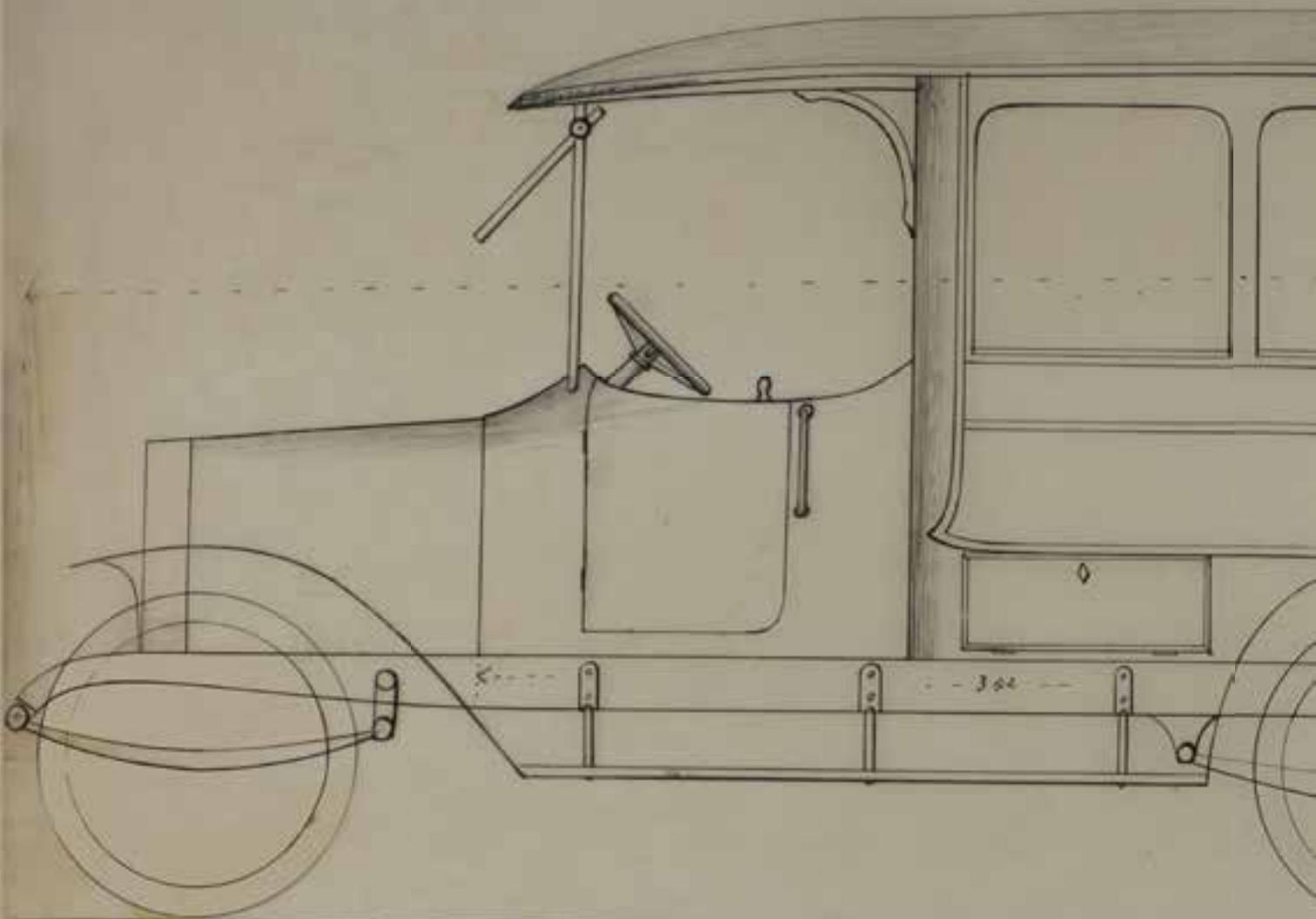


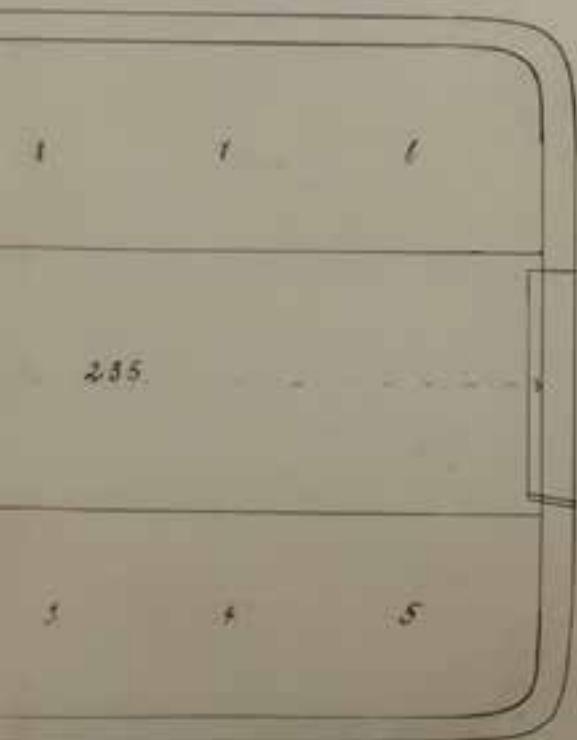
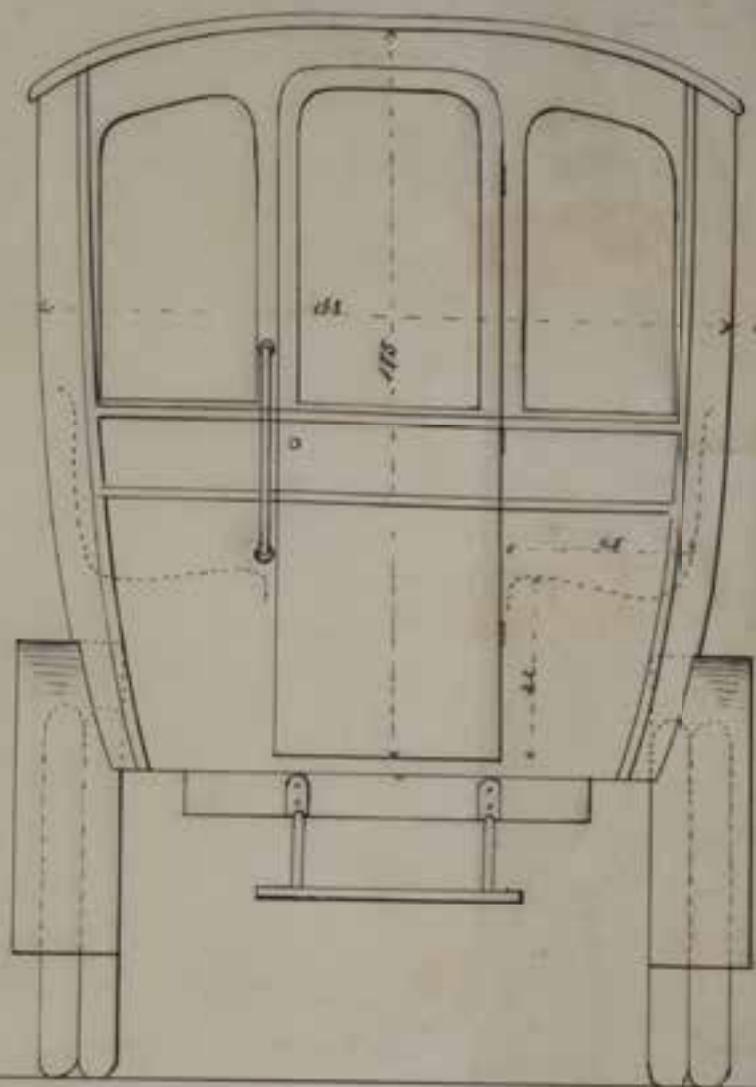
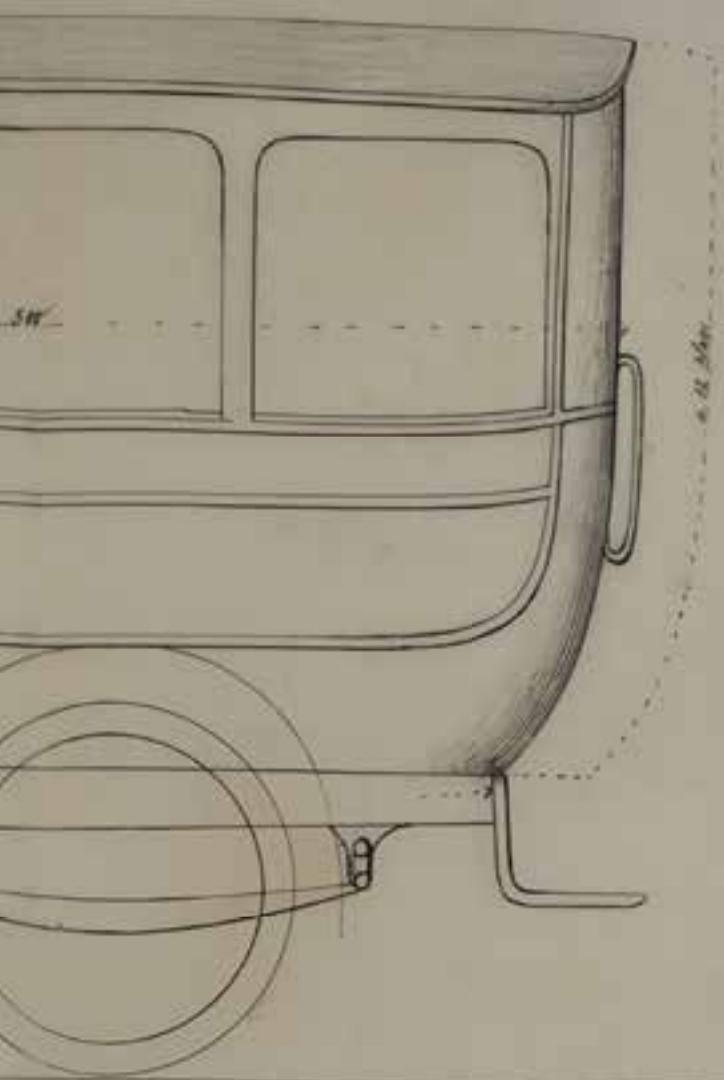
521



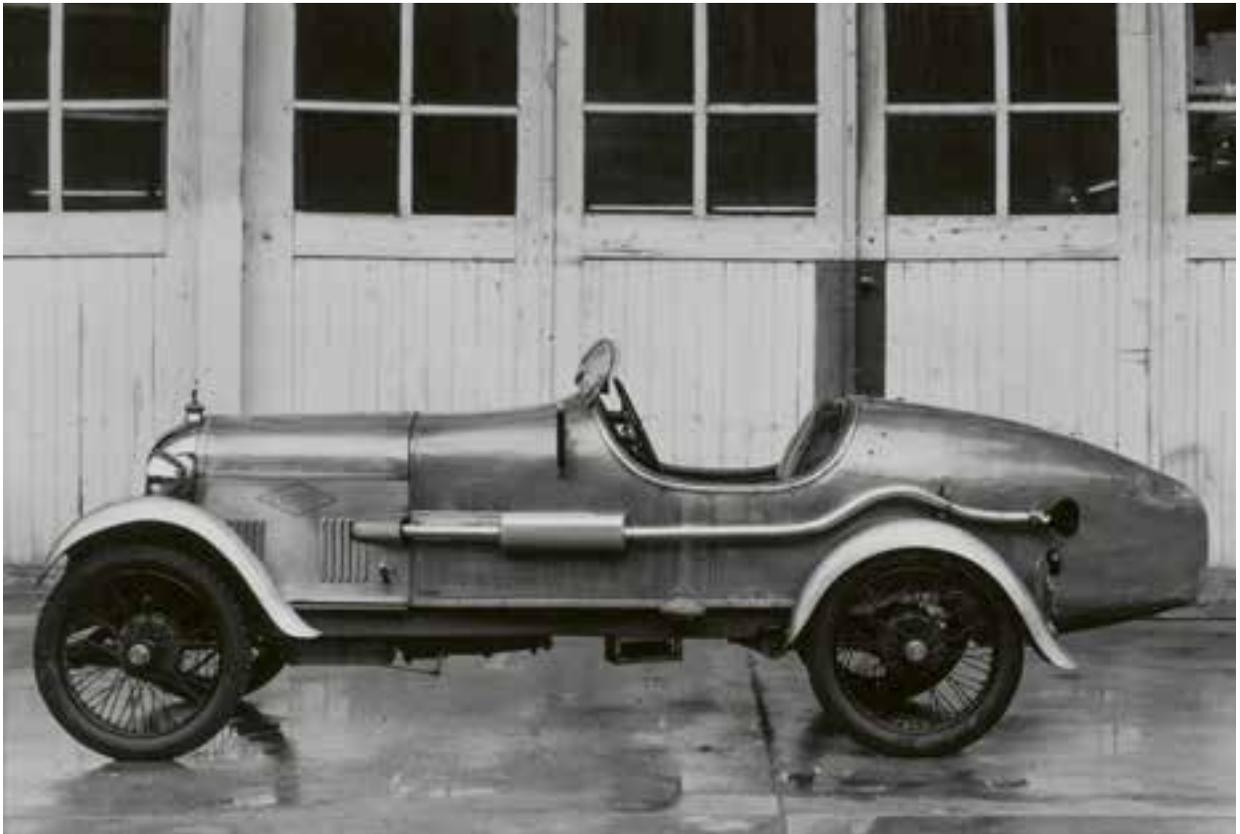
503 du 5r







514 an 1/10.

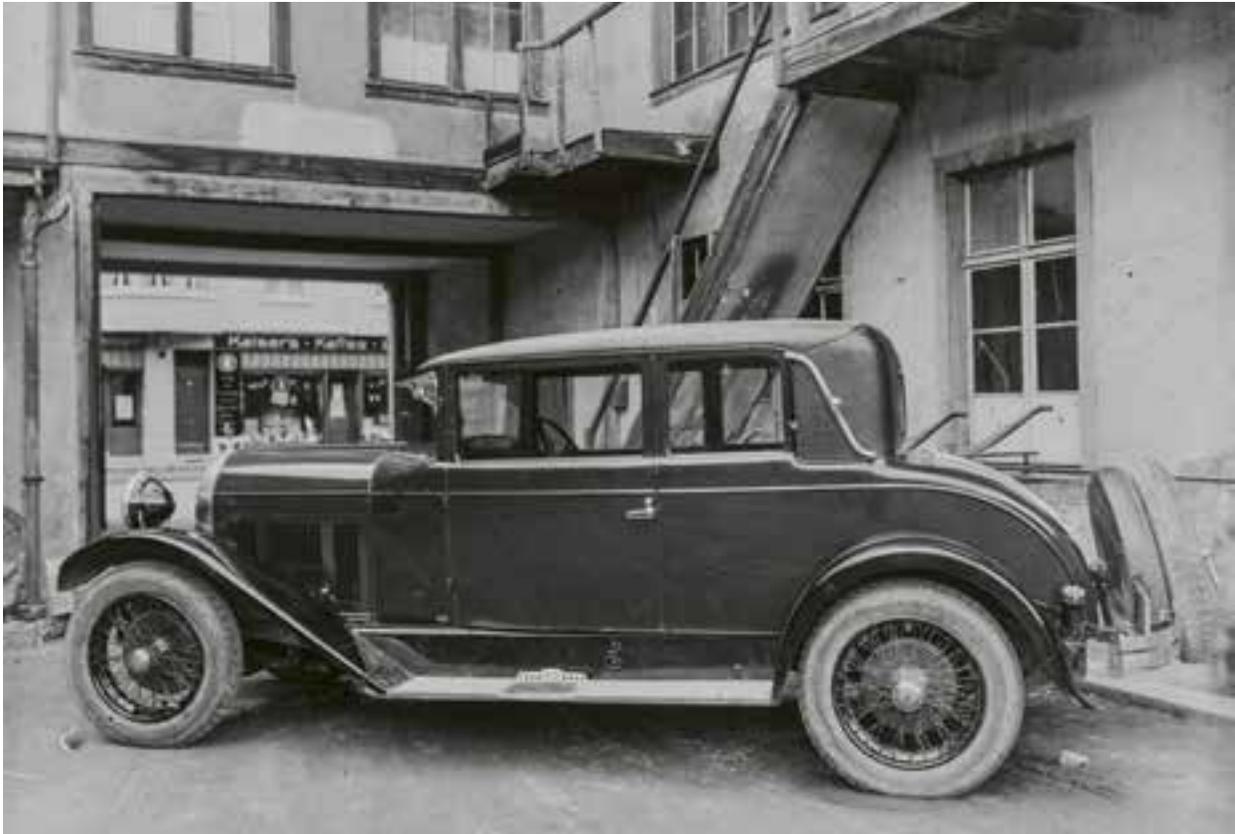


An der alten Gewerbeschule in Basel in der Spalenvorstadt unterrichtete Dominik Wenger Anfang der 20er-Jahre die angehenden Wagner. Sein Können im Fachunterricht, in der Materialkunde und im Fachzeichnen gab er über mehrere Jahre weiter.

1924 wurde ein Salmson-Rennwagen aufgebaut. Auftraggeberin war eine bekannte Persönlichkeit und Rennfahrerin, die Prinzessin von Hohenlohe, welche damals an Bergrennen in der Schweiz und im nahen Ausland teilnahm. Ein Veranstaltungsprogramm zeigt sie als Teilnehmerin des Bergrennens von Riehen über Bettingen auf die Chrischona, den höchsten Berg im Kanton Basel-Stadt. Von Billancours bei Paris wurde das Salmson-Fahrgestell auf der Strasse überführt, der Chauffeur nahm Platz auf einer Art Holzkiste. Das Fahrzeug wurde somit fahrbereit mit Kühler angeliefert. Die Arbeit des Carrossiers war die Fertigung des Holzgerippes als

tragende Struktur zur Aufnahme der Aluminium-carrosseriebleche. Auch die Sitzgestelle mit der Polsterung und später die Lackierung wurden vom Carrossier gefertigt und ausgeführt, dies nach Absprache mit der Kundin, denn sie war Auftraggeberin und holte später ihr fahrbereites Auto zum Gebrauch ab. Jahre später kam der Salmson zurück in den Besitz der Familie Wenger und wurde an historischen Anlässen eingesetzt. Seit 2017 gehört dieser Salmson zur Sammlung des Pantheon in Muttenz.

Ein luxuriöser Talbot mit Faux-Cabriolet-Aufbau wurde 1928 gebaut und vor der Auslieferung im Eingangsbereich der Firma an der Allschwilerstrasse 15 fotografiert. Nach der Erstellung der Offerte mit Planskizze wurden mit dem Kunden die individuellen Ausführungsdetails besprochen, bevor mit den Wagnerarbeiten für das tragende Holzgerippe begonnen werden konnte. Ausgelesenes und im Holzschopf gut gelagertes



und getrocknetes Eschenholz, aus Schweizer Produktion, wurde dazu verarbeitet. Die zusammengesetzten Holzteile verstärkte man mit Beschlägen, Scharnieren und Schlössern, und sie wurden dann zum kompletten Aufbau zusammengesetzt. Parallel dazu wurden die Innenverkleidungen gefertigt und eingepasst, inklusive der Rahmen für die Polsterung. Die Motorhaube, soweit nicht vom Fahrzeughersteller mitgeliefert, fertigte der Spengler. Auch die Aussenblechteile und natürlich die vier Kotflügel waren die Arbeit der Carrosseriespengler. Zur Haltbarkeit und zur Verstärkung wurden bei den Kotflügeln an den Aussenrändern Stahldrähte eingezogen. Darüber wurde sauber das Blech gebördelt. Auch Sicken wurden nicht nur zur Ästhetik für die schöne Linie der Carrosserie eingezogen, sondern auch zur Festigkeit und zur Versteifung der Blechteile. Nach der Lackierung baute der Sattler die Innenverkleidungen, den Dachhimmel und das Dachverdeck mit Kunstleder und die Polsterung ein.

In der damaligen Zeit, noch weit entfernt von standardisierten Konstruktionen, waren für Dominik Wenger die diversen Aufbauten auf Lieferwagen nach Kundenwunsch eine grosse Herausforderung. Ende der 20er-Jahre, als durch die Wirtschaftskrise die Arbeit knapper wurde, änderte man Limousinen zu Kleintransportern und baute einige zu Brückenwagen um. Mit Hecktür versehen, wurden sie als Kombi oder als universelle Kleintransporter eingesetzt.





Tiger Chäsli
Tiger Chäsli
Tiger Chäsli





In dieser Zeit entstand auch der GABA-Reklamewagen. Die GABA-Dose liess sich öffnen zum Transport von Waren und Paketen.

Gefertigt wurden auch immer wieder Nutzfahrzeuge, vom kleinen bis zum grösseren Transporter für diverse Einsatzzwecke. Charakteristisch für diese Epoche und für den Stil von Dominik Wenger waren die steil gestellte Windschutz-



scheibe und das über das Dach vorgezogene Sonnenschutzblech der Kabine. Dies wird deutlich auf dem Foto des Lieferwagens für den Transport von «Milch Butter Yoghurt», aufgenommen vor der Wagnerei mit Holzschopf an der Allschwilerstrasse.

Diverse weitere Fotos zeugen von der damaligen Konstruktionsart.

Der Sohn von Dominik, Maurice, setzte sich dann Anfang der 30er-Jahre für eine rundere, strömungsgünstigere und modernere Formgebung ein.

Auch am Wagenheck angebaute Kofferbehälter für den Transport des Reisegepäckes kamen in Mode und wurden in verschiedenen Ausführungen gefertigt und montiert.





Einige schöne Reisewagen wurden in dieser Zeit gefertigt. Gut dokumentiert ist ein Aufbau auf einem Fahrgestell aus den späten 30er-Jahren. Dies ist das erste Dokument einer tragenden Gerippekonstruktion aus Stahlprofilen, welche später verblecht wurden. Bei dieser Konstruktion kam anstelle des Holzgerippes die modernere und leichtere Bauart mit Leichtstahlprofilen zur Anwendung. Zur modernen und eleganten Stromlinienkarosserie fügten sich der neue Kühlergrill und die Verkleidungen der Hinterräder harmonisch ein. Die

Passagiere haben sicher die freie Sicht durch das grosse Faltschiebedach genossen. Die Ausführung für das Verdeck, die Polsterung und die Lackierung wurden bei der Carrosserie Dominik Wenger im selben Haus getätigt.

Nutzfahrzeugaufbauten in den unterschiedlichsten Varianten, mit Kabinen und Brückenaufbau, Kofferaufbau oder mit Blachengestell und Blachen, sicherten in den 30er-Jahren eine gute Arbeitsauslastung für die stetig wachsende Belegschaft.





M6280

6280



M6279

6279



Ende der 30er- bis weit in die 50er-Jahre hinein konstruierte und fertigte die Firma Aufbauten auf Elektromobile nach Kundenwunsch. Vor allem in der Stadt waren Elektromobile beliebt als Lieferwagen für Milchprodukte oder Esswaren wie Gemüse und Früchte, da ideal auf kurzen Strecken und mit geringen Emissionen.



Einige schöne Konstruktionen mit Kabine, Brücke und Blachengestell wurden für diverse Kunden aufgebaut.



In den Krisenjahren 1934–1937 wurden zwei historische Kutschen der Basler Herrschaft im Auftrag des Historischen Museums Basel fachkundig restauriert und neu lackiert. Diese Kutschen sind auch heute noch in der Sammlung des Historischen Museums in Basel.

Vor und während des Krieges 1939–1945 war die Schweizer Armee ein wichtiger Kunde. Wie Fotos und Zeitdokumente zeigen, wurden mehrere Berna-Fahrgestelle im Auftrag der Armee mit neuen Kabinen, Lastwagenbrücken, Unterbau aus Holz, mit Seitenladen, Blachengestell und Blachen nach Vorgabe der Kriegstechnischen Abteilung des EMD in Bern gefertigt.





Seit den späten 20er-Jahren wurden in der eigenen Sattlerei nicht nur Polsterarbeiten ausgeführt, sondern auch die beliebten Schiebedächer angeboten und eingebaut.

Die Fertigung von Verdeckblachen für Nutzfahrzeuge in verschiedenen Ausführungen mit den notwendigen Riemen und Verstärkungen war eine der Spezialitäten der Firma.

Und natürlich wurde die Reparatur von Unfallschäden an den zeitgenössischen Fahrzeugen angeboten. Dazu gehören seit jeher Richt- und Instandstellungsarbeiten, ausgeführt durch die Autospengler, bevor die reparierten Fahrzeuge in der Automalerei lackiert und später in der Sattlerei gereinigt und zur Ablieferung bereitgestellt wurden.

Passion Holzbearbeitung

Schwerpunkt im Wirken von Dominik Wenger waren Holzgerippe, zu Beginn für Kutschen (Kastenbauer), dann als Fahrzeuggerippe für Personenwagen, Lieferwagen, Busaufbauten und vor allem Lastwagenkabinen. Der Auswahl und der Lagerung des Holzes, vor allem gut gewachsenes Eschenholz aus Schweizer Wäldern, schenkte er grosse Beachtung. Der grosse Holzschopf über der Wagnerei der Carrosserie Wenger an der Allschwilerstrasse 15 war jahrelang Zeuge davon.

Ein weiterer Zeuge seiner Passion ist eine Reservekabine, welche Dominik Wenger bei der Fertigung einer neuen Kabine auf ein Saurer-Fahrgestell in den 50er-Jahren fertigte. Diese Reservekabine hat überlebt. Nachdem sie über Jahre als Modell für Formarbeiten der Carrosseriespengler an den Abschlussprüfungen gedient hat, steht sie heute im Swiss Car Register als Zeitzeuge für eine vergangene Konstruktionsart.

Auch im hohen Alter von über 80 Jahren war Dominik fast täglich im Betrieb anzutreffen. Er kam gegen 10 Uhr in «seine Wagnerei», sein Platz war bei der Bandsäge. Er zog seinen Arbeitsmantel an und steckte sich genüsslich eine Zigarre in den Mund. Mit viel Erfahrung hat er dann Holzhämmer für die Spengler angefertigt oder Holzradkeile für den Fahrzeugbau.

Im Jahr 1960 verstarb Dominik Wenger im Alter von 87 Jahren in Basel.

Die beruflichen Erfolge

Die Gründung und der Aufbau der Firma Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau in der ersten Generation, das überdurchschnittliche handwerkliche Können im Umgang mit Holz und seine Konstruktionen im Fahrzeugbau und der Weitblick in der Firmenführung mit den Investitionen in die notwendige Infrastruktur und in die Immobilie.





Freizeit und Hobbys

Dominik Wenger unternahm in seiner Freizeit gerne Ausflüge und Wanderungen durch die Schweiz, durch Frankreich, durch Deutschland oder ins nahe Elsass. Er liebte Geselligkeit und vor allem gutes Essen. Die handwerkliche Bearbeitung von Holz mit all seinen Facetten war sein liebstes Hobby.



2.3 DIE ZWEITE GENERATION MAURICE & RENÉ WENGER

MAURICE WENGER 1914–2004

Maurice (Mauricio Carlo) Wenger kam am 11. Januar 1914 in Bellinzona zur Welt, dort arbeitete sein Vater Dominik als Wagnermeister in einer grossen Carrosserie. Im Laufe des selben Jahres zog die Familie nach Arbon, wo Vater Dominik von 1914 bis 1918 bei der Firma Saurer als Abteilungsleiter den Wagenbau mit den Lastwagenaufbauten leitete.

Ende 1918 kam die Familie zurück nach Basel. Hier eröffnete der Vater seine Wagnerei. Maurice Wenger wuchs zuerst an der Küchengasse in der Nähe des Bahnhofs SBB auf und, nach dem Umzug der Firma im Jahr 1924 an die Allschwilerstrasse, am Spalenring. Bereits als 5-Jähriger begann Maurice in der väterlichen Carrosseriewerkstatt mit Nagel, Hammer und Feile umzugehen.

Maurice absolvierte die Primar- und Realschule in Basel. Danach erfolgte der damals übliche Welschlandaufenthalt in Porrentruy, im Institut

St. Charles, wo Maurice seine Französischkenntnisse verbessern durfte.

Zurück in Basel folgte seine Lehre als Carrosseriesattler, welche er 1932 mit Erfolg und Auszeichnung im 1. Rang abschloss. Seine Wanderjahre musste er in der wirtschaftlich schwierigen Zeit 1934 früher als geplant abbrechen. Ein Arbeitszeugnis aus dieser Zeit zeugt davon, dass Maurice Wenger mit 20 Jahren für einige Zeit bei der Firma Carrosseriewerke Bern, Ramseier, Streun & Cie gearbeitet hatte, aufgrund ungenügenden Auftragsvolumens aber diese Stelle verlassen musste. Also trat er 1935 in den elterlichen Carrosseriebetrieb ein und unterstützte seinen Vater zusammen mit seinem Bruder in der Betriebsführung.

1939 heirateten Maurice Wenger und Rösly Jenzer in Basel. Aus der glücklichen Ehe entstammen die beiden Kinder Heidy (1942) und Ruedi (1945).



VERBAND DER SCHWEIZERISCHEN CARROSSERIE-INDUSTRIE

ARBEITS-ZEUGNIS

Name und Vorne des Arbeitnehmers
FRANZ KATZ

Ursprung: 1891
 geboren am 11. Januar 1914
 in der Schweiz
 von T. 1899 bis 15. Dezember 1914

Ist der Schweizerischen Pässe beschuldig gewesen und verlor die-
 selbe beim 1. von jeder Verurteilung 825 seinen Leistungen und mit
 seinen Beiträgen wurde er nicht zufrieden, sodass wir ihn jeden-
 falls keine Empfehlung können. Der Austritt erfolgt wegen
 Jubiläumstag.

Dies am 20. September 1914.

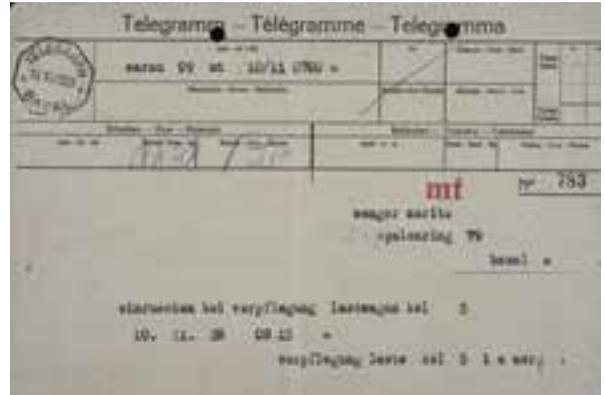
CARROSSERIEFABRIK BERN
 NORDSTR. 17/18 & 19
F. H. Meyer

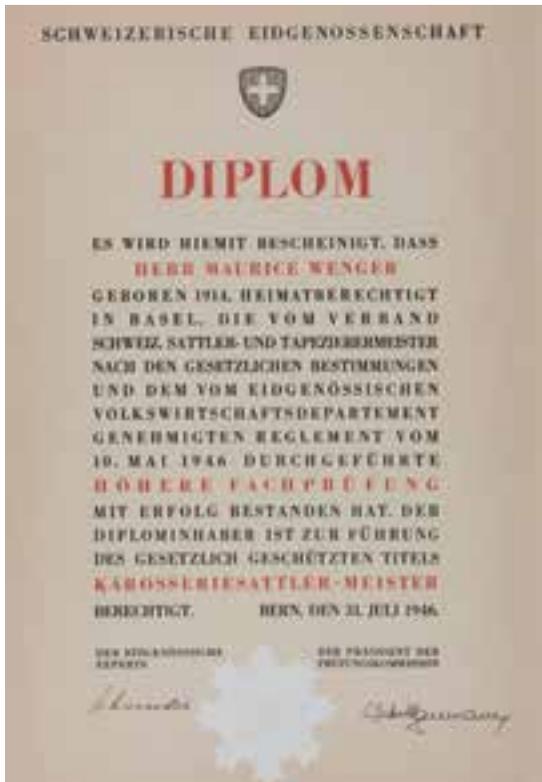




Während des Zweiten Weltkrieges 1939–1945 diente Maurice Wenger als Wachtmeister in einer Lastwagenkolonne der Schweizer Armee.

1946 bestand er die Abschlussprüfung der Sattler- und Tapeziererfachschnle mit Erfolg als diplomierter Sattlermeister. Eine Fotografie, aufgenommen während der Meisterprüfung, sowie sein Diplom zeugen davon.







1947 übernahm Maurice Wenger mit seinem Bruder René den väterlichen Betrieb an der Allschwilerstrasse. René Wenger erledigte die anfallenden kaufmännischen Arbeiten, das Erstellen der Rechnungen, die Buchführung etc. Maurice Wenger betreute die betrieblichen Abläufe, das Offertwesen wie auch die Technik. Mit grossem Einsatz und Organisationstalent meisterten die beiden Brüder die harten Nachkriegsjahre.

Ab 1949 wurden sie dabei kompetent unterstützt von César Weissen, welcher sich in den kommenden Jahren zum Geschäftsführer und Prokuristen hocharbeitete.

Im Fahrzeugbau der 50er-Jahre sind einige spezielle Konstruktionen in Erinnerung geblieben:

Der feuerwehrtechnische Aufbau für die Feuerwehr Bottmingen auf einem Jeep-Commander-Fahrgestell war eine grosse Leistung, vor allem unseres Fahrzeugkonstruktors Alfred Baumann. Er hat in Eigenverantwortung die ganze Konstruktion

durchdacht und gefertigt. Auch weitere Spezialaufbauten auf Feuerwehrfahrzeugen zeugen von seinen Fertigkeiten und seiner Fachkompetenz.

1958 wurden für die Schweizer Armee einige Saurer-4x4-Lastwagen nach den militärspezifischen Vorgaben gefertigt.

Markant war der Auftrag für die Meltinger Mineralwasser AG. 1959 konnte die Firma die neue Kabine sowie den ganzen Aufbau auf das neue FBW-Fahrgestell als komplette Eigenkonstruktion anfertigen.

Für die Kabine zeichnete Alfred Baumann verantwortlich. Nach den Zeichnungen wurde das Kabinengerippe aus Leichtstahlprofilen geformt und zusammengefügt, die Türrahmen geformt, eingepasst und mit Scharnieren, den Kurbelapparaten und Schlössern versehen, bevor die Kabine verblecht wurde. Nach der Lackierung der Kabine innen und aussen wurde die Windschutzscheibe eingepasst und mit dem Gummiprofil montiert.





Das Frontgitter sowie die Wasser- und Zierleisten gaben dem Fahrzeug ein gefälliges Aussehen. Die Stosstange wie die Kotflügel bildeten den Abschluss.



Für den Brückenaufbau war Werner Meier mit seinem Team zuständig. Dabei halfen auch Walter Schmitter, Klaus Baron und Ruedi Urben mit. Der Brückenaufbau mit geteilten Seitenläden und Galerien war nach Kundenwunsch für den Transport von Mineralwasserharassen ausgelegt worden. Das grosse Fahrzeug mit dem damals modernen FBW-Unterflurmotor stand über Jahre bei der Mineralwasserquelle Meltingen im Einsatz.

Vielfältige weitere Konstruktionen und Aufbauten folgten in dieser Epoche: Brückenaufbauten aus Leichtstahl oder Aluminiumprofilen, Kofferaufbauten vom System Clark, verschraubt mit unseren selbst konstruierten Unterbauten auf die jeweiligen Fahrgestelle, um nur einige zu nennen.







Für ihre Spezialkonstruktionen in Erinnerung gebliebene Mitarbeiter sind insbesondere Paul Hauser, Hans Rolle, Karl Vossler und Hans Simonet, welche sich unter anderem für den Einbau der Schiebedachrahmen, Jeep-Aufbauten und vielerlei Konstruktionen eingesetzt hatten.

Die Wagner Charles Preti, Otto Eder, Alfred Liechti und Florent Schilling waren die Spezialisten für Holzarbeiten. Letzterer ist besonders zu erwähnen, denn seine beiden Söhne lernten auch dieses Handwerk und bestimmten in der dritten bis in die aktuell vierte Generation den Fahrzeugbau mit.



In den 50er- und 60er-Jahren hatte die Firma einen eigenen Schriftensmaler beschäftigt, Hans Schmitt, welcher unzählige Fahrzeuge unserer Kunden mit dem zeitgemässen Dekor und der gewünschten Beschriftung zu Werbezwecken versah. Die Offertentwürfe wurden noch von Hand erstellt und die Kundenfahrzeuge danach beschriftet.



In der Automalerei sind über Jahre Gottlieb Schäublin, Mario Pasetto, Bruno Kramer, Ubaldo Jotti, Richard Blöchliger, André Jungen, Alfred Blindenbacher und Gabriel Novoa als verantwortliche Lackierer in Erscheinung getreten. Gabriel Novoa's Frau Maria hat die Autos gereinigt. Mario Pasetto trat als Lehrling in die Firma ein und ist 50 Jahre später als Vorarbeiter in Pension gegangen. Ein Leben lang im Dienst der Firma!

1958 wurde an der Allschwilerstrasse die erste Einbrennkabine in Betrieb genommen. Es folgten 1969 eine weitere grosse Spritzkabine mit zwei Wärme-/Trockenplätzen sowie 1971 je eine weitere Spritzkabine sowohl an der Allschwilerstrasse wie auch im Betrieb an der Klingentalstrasse im Kleinbasel, wo ab 1964 ein Filialbetrieb geführt wurde.



1970 wurden die Büros an der Allschwilerstrasse 15 vergrössert, die Front zur Strasse neu gestaltet und mit einem grossen Schaufenster ergänzt.



Gleichzeitig mietete sich die Firma Bell links der Einfahrt mit einem modernen Verkaufsladen ein, in dem es auch feine Traiteur-Angebote gab.

Den Carrossiereparaturen fiel in der 2. Generation ein grosser Stellenwert zu, mit vielen Beschäftigten. Die Reparaturannahme mit dem Offertwesen und den versicherungstechnischen Abklärungen hat César Weissen über Jahre meisterlich geführt.

Schonendes Ausbeulen, wenn möglich ohne Farbschaden, hat es schon damals gegeben. Vor allem wurde damals sehr darauf geachtet, dass bei grossen Unfallschäden die Carrosserie zuerst gerichtet und zurückverformt wurde, bevor die grossen Demontagearbeiten begannen. Für die handwerkliche Arbeit in der Spenglerwerkstatt standen Mitarbeiter wie Giovanni Pavarin, Gino Zoggia, Giuseppe Lorenzini, Sandro Massa, Carlo Desenzani, Guyot Charles, Mario König, Francesco Indelicato, Yves Kleinfuss, Jacques Joret, Wilhelm Oettli, Raymond Libsig und weitere Angestellte. Sie haben in ihrer Zeit Grosses geleistet.





Einbrenn - Ofen



Unvergessen und speziell waren die Arbeiten, welche für Peter Monteverdi und seine Automobilfirma in den Jahren 1960–1980 ausgeführt werden durften. Zum einen wurden unsere Mitarbeitenden gefordert mit der Instandstellung von Unfallreparaturen an diesen schönen Monteverdi-, Ferrari- und Rolls-Royce-Fahrzeugen, welche uns Peter Monteverdi von seiner Kundschaft anvertraut hat. Zum anderen durfte auch am Erstellen von Blechteilen für Designstudien und Prototypen mitgearbeitet werden. Diese wurden nach Vorgabe des Chefs Peter Monteverdi geformt und erstellt.

Speziell war die Anfertigung einer kompletten Front aus Stahlblechteilen für einen Monteverdi 375 L. Von Türe zu Türe wurden durch das Team Giovanni Pavarin und Gino Zoggia zuerst ein Holzmodell hergestellt und danach die Blechteile geformt, angepasst und zusammengeschweisst.

Auch an der Realisierung der Monteverdi 375 S Berlinetta haben diese Mitarbeiter nach den Vorgaben von Peter Monteverdi mitgearbeitet.

1971 kam mit dem Standort Reinach ein weiterer Filialbetrieb dazu, in welchem in den 70er-Jahren unter der Leitung von Werner Christen, zusammen mit den Mitarbeitern Werner und Hans Rösch, Gerhard Kölker und Giuseppe Vigorito, schwere Nutzfahrzeugaufbauten konstruiert und repariert wurden. Auch grosse Anhängerkonstruktionen und Kippaufbauten gehörten zum Wirkungskreis.

Die ersten Wechselcontainer für die Berufsfeuerwehr der Stadt Basel wurden von diesem Team konstruiert und gefertigt.

Auch einige markante Konstruktionen als Sattelaufleger und Spezialanhänger wurden in dieser Zeit in Reinach gefertigt.





Damals, Anfang der 70er-Jahre, hatte die Firma mit den Filialbetrieben im Kleinbasel und in Reinach über 70 Angestellte.

1982 war es dem Verhandlungsgeschick von Maurice Wenger zu verdanken, dass das Areal an der Klingentalstrasse 77 bei der Messe erworben werden konnte.

Nach der Übernahme des Areals wurde der Fahrzeugbau mit seinen Mitarbeitenden vom Betrieb Reinach in die Räumlichkeiten an der Klingentalstrasse integriert und der Betrieb in Reinach aufgelöst.

Maurice Wenger als dynamischer Geschäftsmann hat noch weit über sein 80. Lebensjahr hinaus aktiv am Geschäftsleben teilgenommen und der Firma täglich einen Besuch abgestattet.

Trotz seiner beruflichen und sportlichen Erfolge ist Maurice Wenger stets ein bescheidener und freimütiger Mensch geblieben.

Maurice Wenger ist im Sommer 2004 mit 90 Jahren, nach einer Wanderung in seinem geliebten Adelboden, wo er mit seiner Frau über 30 Jahre eine Ferienwohnung besass, friedlich eingeschlafen.





PASSION AUTOSATTLEREI

Zur Autosattlerei hatte Maurice Wenger als diplomierter Sattlermeister eine spezielle Zuneigung. So war über Jahrzehnte die Autosattlerei eine vielbeschäftigte Abteilung in der Firma. Dort wurden Schiebedächer eingebaut, Cabriolets mit neuem Verdeckstoff überzogen und Fahrzeugsitze neu gepolstert und neu überzogen.

Die Fahrzeugsitze der 30er-Jahre bestanden unten aus einem Hartholzrahmen, auf welchem fachmännisch übers Kreuz Gurten gespannt wurden. Darauf kamen weichere oder härtere, grössere und kleinere Federn, welche verteilt und kunstgerecht verschnürt wurden, um eine angenehme Weichheit der Sitzfläche oder des Rückenteils mit einem guten Seitenhalt zu gewährleisten. Darüber spannte

man ein Tuch, welches mit sauberem Rosshaar wattiert wurde, bevor alles mit einem weiteren Tuch schön vernäht und zu einem festen Rand eingearbeitet werden konnte. Darüber fertigte der Sattler den Überzug – aus Stoff, Kunstleder oder Leder – je nach Kundenwunsch und Portemonnaie. Auch die Überzüge konnten mit Pfeifenmuster, innen wattiert, abgenäht werden, was schön aussah und faltenfrei blieb. Die Türverkleidungen und der Dachhimmel wurden im selben Stil gefertigt und überzogen.

Die Autosattler waren auch das Fachpersonal für Scheiben und Kurbelapparate. Verdeckblenden für Lastwagenaufbauten, das Montieren von Riemen und Ösen mit ihren Verstärkungen etc. waren die



Arbeiten der Sattler. Neben Maurice Wenger waren später Fritz Häring, Attilio Carnieletto, Karl Pini, Urs Gutzwiller und zuletzt Jean Lozano Meister ihres Fachs.

Leider hat mit der Entwicklung der neuen Fahrzeuge der Autosattlerberuf in dieser Art an Attraktivität verloren. Neue Techniken und Materialien bestimmten die Interieure der Fahrzeuge. So wurden die Sitze mit einem Schaumkern gefertigt, sie wurden bei Defekten nicht mehr repariert, sondern ersetzt, und selbst der Überzug wurde direkt in den Schaumstoffunterbau eingeschäumt. Bei einem Loch im Sitz konnte somit nicht mehr der Überzug demontiert, repariert und wieder remontiert werden. Aus der Tube (Reparaturset) wird

heute mit Kunststoff repariert, ausgespachtelt und die Stelle wieder frisch eingefärbt. Im selben Stil werden auch Armaturenbretter repariert.

Die Cabrioletverdecke mit Verdeckstoff, von welchen es durch die moderne elektrisch versenkbare Blechdachkonstruktion auch weniger gibt, werden heutzutage häufig von den Automechanikern ersetzt. Nur noch bei historischen Fahrzeugen ist die fachmännische Arbeitsweise weiterhin gefragt.

Somit wurde die Arbeitsauslastung der Autosattler zum Problem, was 2005 zur Auflösung der Autosattlerei geführt hat.

WEBA SCHIEBEDÄCHER

Über Jahre waren die Patentschiebedächer WeBa (Wenger Basel) gefragt und wurden in die unterschiedlichsten Fahrzeuge eingebaut, vom Personenwagen bis zum Autocar.

Maurice Wenger hat mit viel Energie sein eigenes System entwickelt, dieses zum Patent angemeldet und mit Erfolg vermarktet. Er liess spezielle Stahlprofile zur Aufnahme der Führungsteile konstruieren, welche den Grundrahmen für das Schiebedach bildeten.

Zur Verstärkung des ausgeschnittenen Dachteils wurde dieser verzinkte Stahlprofilrahmen von unten mit einem genau eingepassten Hartholzrahmen sowie seitlich mit den Dachspriegeln und Pfosten verschraubt. Zur Minimierung der

Geräusche wurden die seitlichen Führungsrollen aus Kunststoff gefertigt. Ein massives Schloss mit einem grossen, verchromten Einzugriegel vervollständigte die Konstruktion.

Briefe von zufriedenen Kunden zeugen von der Qualität des Schiebedaches, welches stetig verbessert, den Gegebenheiten angepasst und von den 30er- bis in die 60er-Jahre in diversen Kundenfahrzeugen montiert wurde.

1952 war die Firma mit Maurice Wenger und seinem Schiebedach mit einem eigenen Stand an der MUBA in Basel präsent, auch die «National-Zeitung» (heute «BaZ») schrieb darüber.





STAHL-HARDTOP AUF MILITÄR-JEEP

Landesweit bekannt wurde die Unternehmung mit Aufbauten aus Stahlprofilen, verblecht, wie einem Hardtop für Armee-Jeeps, welche die Alliierten 1945 überall in Europa stehen gelassen hatten, oder per km² – alle Militärfahrzeuge wurden auf km² zusammengestellt – dem Meistbietenden verkauft haben.

Die Firma gewann eine finnische Ausschreibung für die Fertigung von individuellen Stahl-Hardtops auf 50 Jeep-Fahrzeugen. So wurden diese Kabinen gemäss Offerte von 1951 konstruiert und auf alle 50 ehemaligen Armee-Jeeps aufgebaut und geliefert.

Ähnliche Aufbauten wollten dann auch Kunden aus der Schweiz, sodass daraus eine grössere Serie wurde. Die Aufbauten wurden den Geländefahrzeugen und den Wünschen der Kunden angepasst und auch immer wieder verbessert und modernisiert.

Diese modifizierten Geländefahrzeuge wurden so populär, dass von 1951 bis 1984 über 1500 Jeeps und ähnliche Modelle wie Land-Rover, Fiat Campagnolo und DKW Munga feste Dächer in dieser Art erhalten haben.

An der Schweizer Mustermesse von 1952 in Basel wurde die Stahlkabine als Jeep-Untersatz ausgestellt.

Kern der Jeep-Konstruktion bildete ein Stahlrohrgerippe aus dünnen Vierkantstahlrohren, welches verschweisst und verblecht wurde. Dies gab dem Fahrzeug Stabilität und Witterungsschutz. Massive Schlösser an den Türen und am Heckdeckel sowie die polierten Wasser- und Deckleisten gaben dem ganzen Aufbau, welcher meist in der Wagenfarbe lackiert wurde, ein frisches Aussehen. Mit dem Entfernen weniger Schrauben am Scheibenrahmen, hinter den Türen und am Heck



konnte der Aufbau demontiert werden, wenn zum Beispiel beim Einsatz für die Schweizer Armee das Stoffverdeck wieder montiert werden musste.

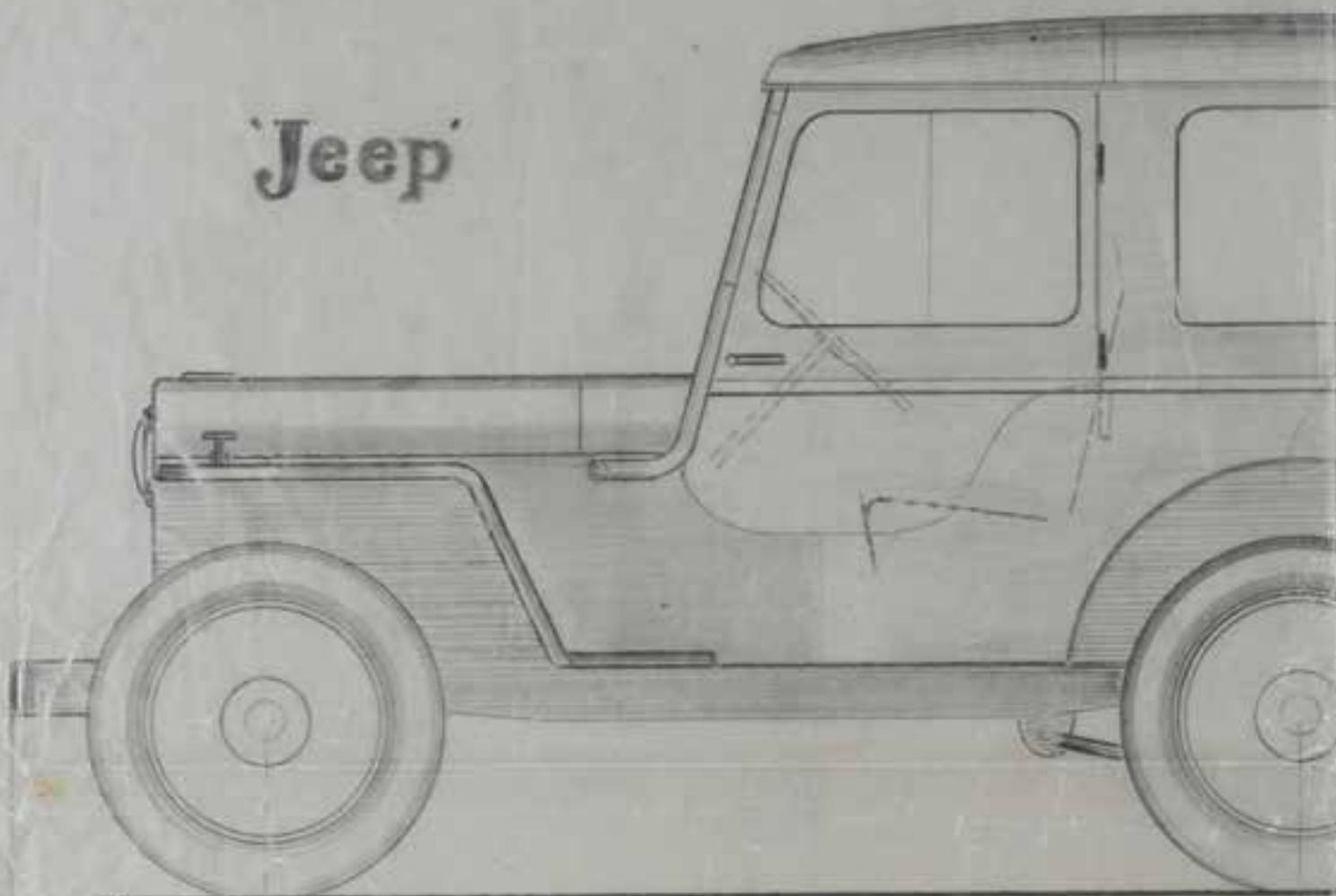
Die letzten Ausführungen von 1984 auf dem Jeep CJ-8 mit Getriebeautomat besaßen grosse, getönte Scheiben und eine grosse Hecktüre.

Im Laufe der Zeit und in Anpassung an die nächsten Jeep-Modelle, zum Teil auch mit längerem Radstand, wurde die Konstruktion verfeinert und in unterschiedlichen Varianten für die verschiedenen Einsatzzwecke und nach den Kundenwünschen gebaut.

Da zu dieser Zeit ab Werk in den USA original ein Kunststoff-Hardtop angeboten wurde, ging die Nachfrage rapide zurück. Damit endete für die Firma diese prägende Ära.



'Jeep'



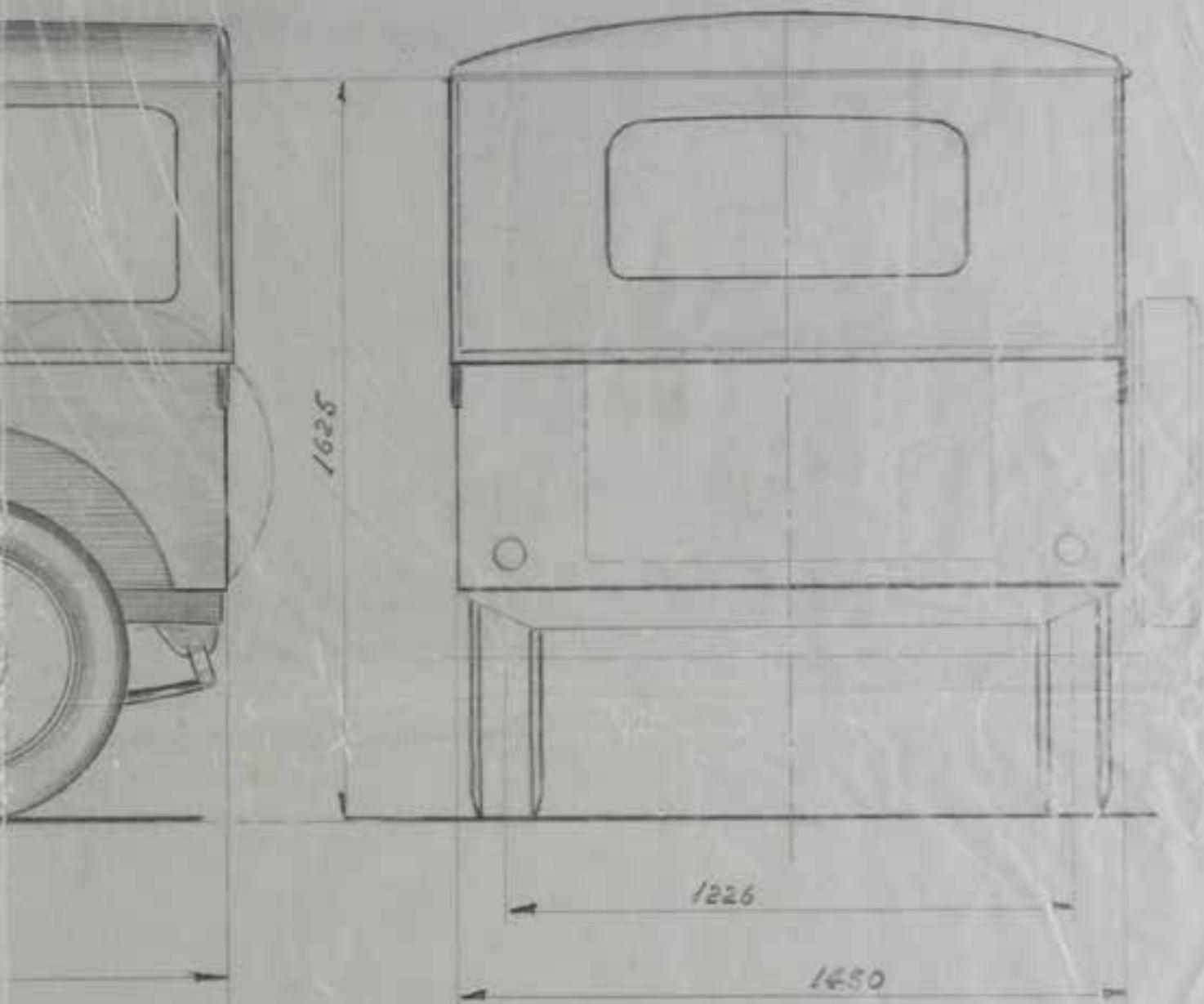
2032

3125

Exzenter



Windschutz



*Carrosserie Wenger
Basel*

<i>N^o 209</i>	<i>6.4.51</i>	<i>M. 1-10</i>
--------------------------	---------------	----------------



PHARMACIE

Bell

Fleisch- und Wurst

A. HOHLER



Zell

waren
Conserven

Bäckerei Conditorei

Person standing in the doorway of the bakery.

Die beruflichen Erfolge

- WeBa-Patent-Schiebeverdecke
- Stahl-Hardtops auf Militär-Jeep nach seiner Konstruktion
- Unzählige Konstruktionen in der Fahrzeugbauabteilung
- Unzählige Unfallreparaturen in der Carrosserieabteilung
- Bereitstellen der Hallen und der Arbeitsflächen für die grosse Spenglerei und die Malerei sowie für die Sattlerei und für den Fahrzeugbau an der Allschwilerstrasse, an der Klingentalstrasse und im Betrieb in Reinach.

Freizeit und Hobbys

Die grosse Leidenschaft von Maurice, neben der Familie und der Firma, galt stets dem Automobilsport. Von 1952 bis 1964 nahm er an beinahe 50 motorsportlichen Veranstaltungen wie Bergrennen und Autoslalom teil und kreuzte 25-mal als Sieger das Zielband.

Der Automobil Club der Schweiz (ACS) und der Schweizer Automobil Rennsportclub (SAR) honorierten seine Verdienste mit dem goldenen Sportabzeichen. Die Ecurie Basilisk ernannte ihn zum Ehrenmitglied.







RENÉ WENGER 1909–1965



René (Karl) kam am 28. April 1909 in Mülhausen zur Welt, dem damaligen Arbeitsort seines Vaters Dominik Wenger, welcher in dieser Zeit dort als Wagnermeister gearbeitet hatte.

René verbrachte seine Jugend- und Schulzeit in Basel. Danach absolvierte er eine Banklehre. Seine berufliche Weiterbildung brachte ihn für zwei Jahre nach Paris an die Börse. Dort konnte er seine Kenntnisse im Handel mit Wertpapieren erweitern.

Später arbeitete René auch an der Börse in Nottingham. In Frankreich wie in England entstanden Freundschaften, welche René bis zu seinem Tod pflegte. Zurück in Basel beschäftigte sich René aktiv mit der Börse und dem Immobilienhandel.

Anfang der 30er-Jahre wollte René seine eigene Bank eröffnen. Am Aeschenplatz in Basel, wo sich heute das Turmhaus der Basler Versicherung befindet, wurde eine passende Liegenschaft gekauft.



Leider erkrankte René Wenger und musste sich einem längeren Kuraufenthalt in Davos unterziehen, weshalb er seine Pläne nicht verwirklichen konnte.

Als er sich gut erholt hatte, trat René in den väterlichen Betrieb ein. Schon 1933 erteilte ihm Dominik Wenger für die kaufmännische Leitung der Firma eine Verfügungsvollmacht über seine Verpflichtungen und Guthaben.

Trotzdem blieben die Börse und der Immobilienhandel eines seiner Interessengebiete. So erwarb er im Laufe seines Berufslebens mehrere Liegenschaften und investierte als Bauherr in grössere Überbauungen.

Dominik Wenger schied 1947 im Alter von 75 Jahren aus der Firmenleitung aus und übergab diese an die beiden Söhne René (geb. 1909) und Maurice (geb. 1914).

Die Firma, eingetragen im Handelsregister Basel als Carrosserie Gebrüder Wenger, war bis zum Tod von René Wenger von beiden Brüdern geleitet worden.

In den Nachkriegsjahren entwickelte sich die Firma zu einem ansehnlichen Unternehmen mit 60 Mitarbeitenden. René Wenger war sowohl bei den Kunden als auch bei den Mitarbeitenden sehr beliebt und geschätzt.

René (Charles) vermählte sich im Juni 1943 mit Rösli Schraner aus Basel. Im April 1945 wurde ihr Sohn René (Rolf) Wenger geboren.

Am 3. November 1965 ist René durch seinen plötzlichen Tod im Alter von 56 Jahren aus dem aktiven Berufsleben und aus 30-jähriger Tätigkeit in der Firma gerissen worden. Nach dem Tod seines Bruders René entschied sich Maurice, die Firma alleine weiterzuführen.

Freizeit und Hobbys

René Wenger hat viele private und geschäftliche Freundschaften gepflegt. Seine Erholung suchte er gerne auf Reisen, die ihn bis nach Amerika und Afrika führten.

Kurz vor seinem Tod weilte René mit seiner Gattin Rösli und seinen Freunden von der Merkuria an den klassischen Stätten Griechenlands.

Als Vizepräsident des Briefmarkenvereins Berubeva sowie Vorstandsmitglied der WIR-Organisation war er im Verbandsleben aktiv. Auch war er Kassier im Carrosserieverband Basel-Stadt.

Sein sportliches Interesse galt vor allem dem Curling, für das er mit seinen Freunden vom Curling-Club Wartenberg trainierte. Aber auch Skifahren in der schönen Natur von Davos und Les Avants gehörte zu seinen Hobbys.







CÉSAR WEISSEN 1929

César Weissen ist am 16. Mai 1929 in Unterbäch im Wallis geboren. Er besuchte dort die Grundschule und anschliessend die Mittelschulen an den Gymnasien in Brig und Stans.

Die kaufmännische Ausbildung begann er im Hotelfach und holte sich an Abendkursen das notwendige Wissen in Buchhaltung und allgemeine Kenntnisse im Bürofach.

1948 zog César Weissen nach Basel, um dann 1949 als kaufmännischer Angestellter in die Dienste der Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau einzutreten.

Mit René Wenger hat sich César Weissen sehr gut verstanden. Beide haben gemeinsam die Entwicklung der prosperierenden Firma im kaufmännischen Bereich aufgebaut.

In den 60er- und 70er-Jahren hat sich die Firma mit der Aufnahme der Filialbetriebe im Kleinbasel und in Reinach stark vergrössert.

Grosse private und auch staatliche Aufträge für Reparaturen und für Neukonstruktionen im Fahrzeugbau führten zu einem steten Wachstum der Belegschaft, die ihren Höchststand um 1990 mit 80 Mitarbeitenden erreichte.

Diese erfreuliche Entwicklung war ein grosses Verdienst von César Weissen, welcher sich als Prokurist und als Geschäftsführer, nach dem Ableben von René Wenger, unermüdlich für die Belange der Firma einsetzte.

César Weissen war bei der Kundschaft sehr beliebt. Für die Wünsche und Probleme der Kunden hat



er stets nach einer guten und zufriedenstellenden Lösung gesucht und der Firma dadurch einen langjährigen und treuen Kundenkreis geschaffen.

Für die Anliegen der Mitarbeitenden hatte er immer ein offenes Ohr.

1995, nach über 45 Dienstjahren, ist César Weissen in seinen wohlverdienten Ruhestand getreten.

Freizeit und Hobbys

César Weissen fand Entspannung und Freude beim Kegeln, wo er seine Freunde in den Lokalitäten des heutigen Hábsetheaters traf.

Auch das Fischen in Irland mit der Familie und Freunden bereitete ihm Freude.

Später besass er im nahen Elsass seinen eigenen Weiher, wo er mit seiner Frau Irmgard, seinen drei erfolgreichen Kindern, seinen drei Enkelkindern und seinen Freunden beim Fischen die Natur und die Ruhe genoss.

Mit nunmehr fast 90 Jahren ist César Weissen gesundheitlich bedingt ruhiger geworden und genießt seinen Ruhestand zusammen mit seiner Familie.



2.4 DIE DRITTE GENERATION

RUEDI WENGER 1945

Die Idee zum vorliegenden Buch kam von mir, Ruedi Wenger, und von meinem Sohn Arno.

Über Generationen wurde ein interessantes Archiv mit seltenen Unterlagen zusammengetragen. Arno war der Meinung, dies sei eine gute Basis für eine Firmenchronik zum 100-Jahre-Jubiläum der Firma.

Die Tatsache, dass ich der Einzige bin, der alle vier Generationen kennt, hat mich zusätzlich motiviert, mich dieser Aufgabe zu stellen. Ich wie auch mein Sohn Arno haben unsere Texte in direkter Form verfasst, da wir es als seltsam empfinden, über uns selbst in der dritten Person zu schreiben.

Ich bin am 5. Juli 1945 in Basel zur Welt gekommen. Meine Jugend verbrachte ich mit meiner dreieinhalb Jahre älteren Schwester Heidi. Die Primarschule besuchte ich im äusseren Spalenquartier, im Gotthelf-Schulhaus, in einer der ersten gemischten Klassen in Basel, mit Jungen und Mädchen, anschliessend die Realschule im

Gottfried-Keller-Schulhaus. Danach war ich ein Jahr im Institut catholique in Neuchâtel. Dies war für mich eine interessante und lehrreiche Zeit. Nicht nur Französisch und Handelsfächer wurden unterrichtet, sondern auch Sport. Uns wurde auch moderne Familienpolitik mit christlichen Grundwerten vermittelt.

Zurück in Basel trat ich in die 4-jährige Fahrzeugschlosserlehre ein, welche ich mit Auszeichnung abschloss. 1963 habe ich die Fahrprüfung für PW wie später auch für schwere Lastwagen mit Anhänger bestanden.

Italien und vor allem Turin habe ich mit meinem Vater Maurice durch die jährlichen Besuche am Turiner Autosalon im Herbst kennengelernt. Im Umgang mit den Mitarbeitenden und den Kunden italienischer Herkunft sah ich es als Vorteil, mich bei einem mehrmonatigen Schulaufenthalt in Turin mit der italienischen Sprache vertraut zu machen.







Bei dieser Gelegenheit wollte ich auch bei einem Carrossier in Turin ein Praktikum absolvieren, doch keiner der bekannten Carrossiers wollte dies einem Carrossiersohn aus der Schweiz anbieten, da alle Angst hatten, ich käme, um zu spionieren.

Später habe ich mich an der Fachschule für Carrosseriebau in Deutschland angemeldet. Zusammen mit weiteren Schweizer Kollegen besuchte ich von 1968–1970 in Kaiserslautern die Meisterschule. Nach zwei Semestern bestand ich die Meisterprüfung.

Dazu haben wir nach den Plänen von Werner Dietrich, einem Gruppenmitglied, den Bau einer selbst entworfenen Carrosserie auf ein Porsche-911-Fahrgestell gefertigt. Weitere zwei Semester folgten für den Abschluss als Carrosserie- und Fahrzeugbautechniker.

Im Frühjahr 1971 haben Chantal Dreyer aus Ribevillé und ich geheiratet. Aus der glücklichen Ehe entstammen die beiden Söhne Alain (Charles), geb. 1976, und Arno (Maurice), geb. 1981.

Zurück in Basel war ich in den elterlichen Betrieben an der Allschwilerstrasse und an der Klingentalstrasse tätig. Dies in der Administration zur Unterstützung des Geschäftsführers César Weissen. Auch Plänezeichnen für den Fahrzeugbau, je nach Bedarf, und Konstruieren fielen in meinen Tätigkeitsbereich. 1971 erhielt ich die Prokura.

1994 wurde die Firma in eine Kollektivgesellschaft als Carrosserie Maurice & Ruedi Wenger geändert. 2003 übernahm ich die Firma, eingetragen nun als Carrosserie R. Wenger & Cie. mit meiner Frau Chantal als Kommanditärin.



Die wichtigsten Veränderungen in der dritten Generation

Grosse Strukturänderungen haben sich in den 90er-Jahren bei der Firma ergeben. Unsere Kunden für die Carrosserieunfallreparaturen wurden in dieser Zeit vermehrt von den grossen Garagetrieben umworben. Diese begannen, mit der Unterstützung der Autohersteller, für ihre Marken eigene Carrosserieabteilungen aufzubauen. Sie warben als Spezialisten ihrer Automarke für das ganze Auto vom Verkauf bis zur Reparatur und zum Eintausch. Kleine Garagetriebe, mit denen wir im Quartier über Jahrzehnte zusammengearbeitet haben, wurden von den grossen Autogaragen übernommen oder mussten schliessen.

Zu dieser Zeit begannen auch die Versicherungen, ihre Kunden mit einem eigenen Schadenmanagement zu beeinflussen. Im gegenseitigen Interesse animieren sie ihre Kunden bis heute, bei ihren Partnerfirmen die Schäden abwickeln zu lassen. Bald gehörte auch unsere Unternehmung zu den Partnern der meisten Versicherungen. Auch mit Flottenleasing-Gesellschaften wurden Partnerverträge abgeschlossen.

Mit der Carrosserie A. Heimburger AG konnte im Sommer 1995 die Übernahme der Belegschaft mit Teilen des Warenlagers und der Betriebs-einrichtungen vereinbart werden. Der Betriebs-leiter Anton Sütterlin und sein Stellvertreter Arthur Jungo haben zusammen mit René Vögtli einige Zeit den Betrieb an der Klingentalstrasse geleitet.

In dieser Epoche wurden Feuerwehr- und Kommunal-fahrzeuge in grösserem Umfang gefertigt. Vor allem die Berufsfeuerwehr des Kantons Basel-Stadt hat damals auf Wechselladesysteme mit den individuell angefertigten Containeraufbauten und Innenausbauten umgestellt und eine grosse Anzahl davon angeschafft, welche wir in unserer Firma anfertigen durften. Kurze Zeit später konnten wir die fünf Stützpunktfeuerwehren im Kanton Basel-Landschaft mit neu angefertigten Containeraufbauten ausrüsten.







POLIZIA



WENZEL



PALIFT

Stützpunkt
Reinsch



1999



Auch kleinere Feuerwehrautos für den Kleinalarm, Mannschaftstransporter und Rüstfahrzeuge für Basel und weitere Gemeinden haben wir gefertigt, bis hin zum grossen Pionierfahrzeug für den Ersteinsatz.

Für die Sanität der Stadt Basel durfte unsere Firma in dieser Zeit die ersten vier Sanitätsfahrzeuge auf Sprinter-Basis aufbauen, mit Kofferaufbau und Sanitätsausrüstung. Dies waren die ersten Sanitätsfahrzeuge in ihrer neuen, hellgrünen Farbe mit dunkelblauen Leuchtstreifen.

Aber auch viele weitere Fahrzeugaufbauten wurden angeboten und gefertigt als Brücken-, Kipper- oder Kastenaufbauten auf die diversen Fahrge- stelle oder Anhänger.

Im traditionellen Betrieb an der Allschwilerstrasse ist damals die Carrosserieabteilung von Attilio Goby und später von Roger Blum geleitet worden.

Emsige Helfer im administrativen Bereich waren Heidi Isch, Christa Braun und Elisabeth Birrer, welche über viele Jahre im Büro aktiv waren.

Elisabeth Loos hat damals die Verantwortung für die Buchhaltung übernommen, welche sie erst im Jahr 2018, also über 20 Jahre später, weitergegeben hat. Unser Chauffeur Roland Haldemann war besorgt für Teilebestellungen und Transporte.

Dieser Standort an der Allschwilerstrasse, wo die Firma seit 1924 ihren Hauptsitz hatte, stiess Mitte der 90er-Jahre an seine Grenzen. Mit der Einfahrt ins Areal waren wir mit 3,6 m in der Höhe begrenzt. Auch sonst waren die Gebäude an der Allschwilerstrasse ins Alter gekommen. Mitten in einem belebten Wohn- und Einkaufsquartier drängte sich eine Neuorientierung auf. In der eigenen Liegenschaft an der Klingentalstrasse bei der Messe Schweiz liess sich der Ausbau für unsere Bedürfnisse gut realisieren.





Die Firma hat durch grosse Investitionen in den Standort Klingentalstrasse 77 in Basel die Infrastruktur modernisiert und die Arbeitsabläufe angepasst. In der Lackiererei wurde eine grosse Spritzkabine, 14×5×5 m (die grösste in Basel), installiert, geeignet auch für Nutzfahrzeuge, sowie noch eine kleinere Spritzkabine für Personenwagen. Beide wurden an das umwelt-

freundliche Fernwärmenetz der Industriellen Werke in Basel (IWB) angeschlossen. Dies war eine Bedingung für den Standort mitten im städtischen Wohnquartier. Die Firma bezog fortan die Wärme für die Spritzkabinen wie für die Heizung des ganzen Betriebes über das Fernwärmesystem direkt von der Stadt Basel.



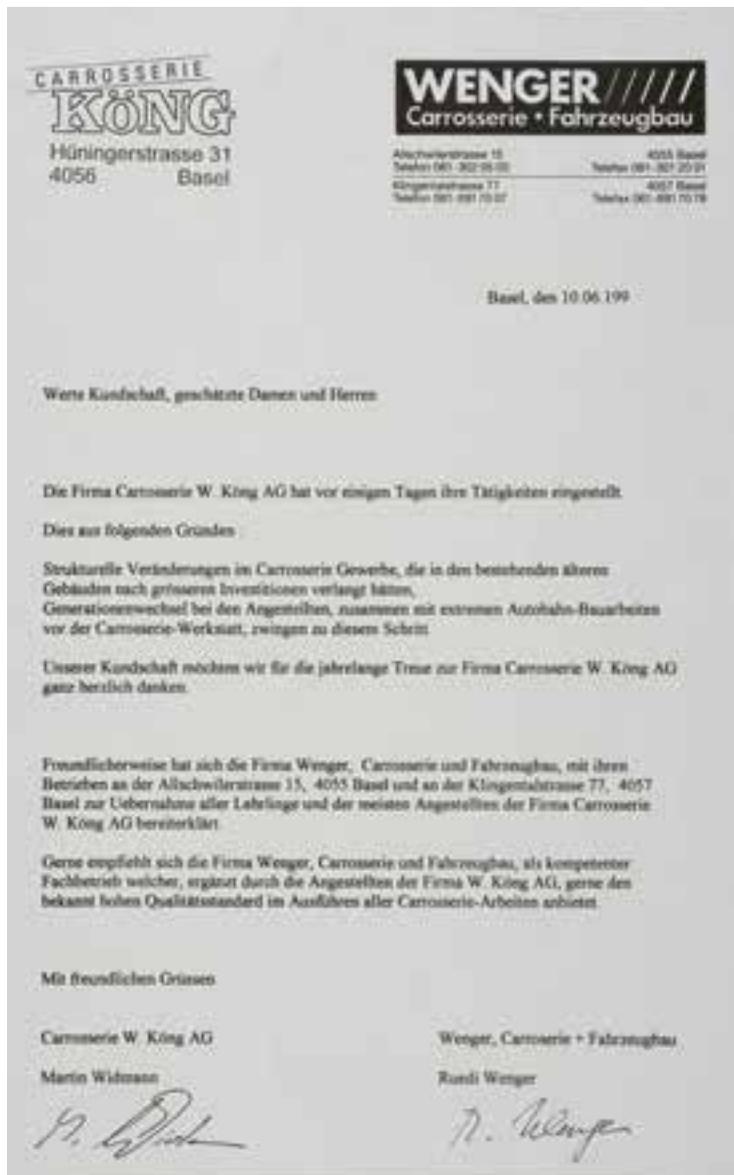
1998 wurde mit der Carrosserie Walter König AG eine Lösung zur Übernahme der verbleibenden Angestellten gefunden. Der Lackierchef der Firma König, Ernst von Gunten, hat danach bis zu seiner Pensionierung die Lackiererei an der Klingentalstrasse geleitet.

Nacheinander hat an der Klingentalstrasse die Spenglerei ein neues Gebäude erhalten, auch der Fahrzeugbau und die Lagerhallen wurden ausgebaut.

Bei der Zusammenlegung der Firma an einen Standort wurden die Kunden im neu eingerichteten Empfang hinter dem Wohnhaus an der Klingentalstrasse 77 empfangen. Die Carrosserieabteilung ist damals von Roger Blum, später von Muhsin Sahin geleitet worden. Ich selbst war zuständig für den Fahrzeugbau.

Im Jahr 2003, nach dem Neubau des Eingangsgebäudes an der Klingentalstrasse 71, konnte der Kundenempfang im neuen Büro mit Ausstellraum im Parterre des neu errichteten Wohnhauses eröffnet und in Betrieb genommen werden. Von nun an standen auch Parkplätze vor dem Büro für die Kunden zur Verfügung.

Für Reparaturen wurden von den Fahrzeugherstellern und Versicherungen anerkannte Kalkulationssysteme mit Fixzeiten eingeführt, welche für Reparateure bindend wurden. Schulungen für neue Reparaturmethoden und der Einsatz von neuem Werkzeug, modernen Schweißanlagen und Verbindungstechniken wurden für die Einhaltung der Reparaturrichtlinien der Hersteller unerlässlich.



Über die VSCI-Eurogarant-Zertifizierung wurde im 2003 ein entsprechendes Qualitätsmanagementsystem eingeführt.

Meine Frühpensionierung mit 63 Jahren hat im Jahr 2009 den Weg für die vierte Generation frei gemacht. Ich bin aber immer noch fast täglich in meinem Büro an der Klingentalstrasse als Verantwortlicher für meine Liegenschaften, für meine Hobbys und zum Handbieten, wo es gefragt ist.

Meine beruflichen Erfolge

Als Carrossiertechniker und Prüfungsexperte über Jahre habe ich mich bei der Lehrlingsausbildung engagiert.

Zwischen dem Hauptbetrieb an der Allschwilerstrasse, dem Betrieb in Reinach und dem Betrieb im Kleinbasel war ich der Verbindungsmann.

Ich habe die Entwicklung des Areals an der Klingentalstrasse eingeleitet und massgebend mitgestaltet, was einen Zusammenschluss aller Standorte in einem Areal ermöglichte.

Die grossen Strukturänderungen in der Firma Ende der 90er-Jahre wurden durch mich eingeleitet und umgesetzt.

Als Präsident der VSCI-Sektion Nordwestschweiz habe ich die Umweltschutzzertifizierung unserer Carrossiers mit den Ämtern in den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft und teilweise Solothurn 2001 mitentwickelt und mitgetragen, wovon auch unser Betrieb profitiert hat.



Passion Oldtimer

Auswirkungen des Hobbys auf das Berufsleben:
Oldtimer-Restaurationen

Weder vorher noch nachher wurden in der Firma so viele Oldtimer-Restaurationen durchgeführt, wie während meiner Epoche, der 3. Generation.

Dies war der direkte Einfluss meines Hobbys.

Aus dieser Zeit habe ich drei repräsentative Arbeiten ausgesucht, welche auf den folgenden Seiten mit dem Vorwort der Bezugsperson zum Objekt illustriert werden.



PATRICK GARNIER

*Ehem. Direktor Musée national de l'automobile,
collection Schlumpf, Mulhouse*

Mercedes 720 SS

Der Mercedes 720 SS des Automuseums von Mülhausen, carrossiert vom bekannten Carrossier J. Saoutchik in Paris, ist vom französischen Staat als Monument historique klassiert. Die Restaurationsarbeiten an einem denkmalgeschützten Fahrzeug müssen nach allen Regeln der Kunst und mit hoher Fachkompetenz ausgeführt werden.

Der Kreis der Sachverständigen im Automobilmuseum unter Leitung des Konservators Richard Keller (conservateur en chef) hat für jede technische Aufgabe an diesem Fahrzeug mit der notwendigen Sorgfalt und Strenge die passende Lösung gefunden. Ergänzt wurde das Team mit Ruedi Wenger (vice-président des amis du Musée automobiles, Mulhouse). Als Leiter der Wenger Carrosserie/Fahrzeugaufbau in Basel war er zuständig für die Überwachung der dort ausgeführten Arbeiten, dadurch haben wir das grosse Ziel der vorzüglichen Restauration erreicht.

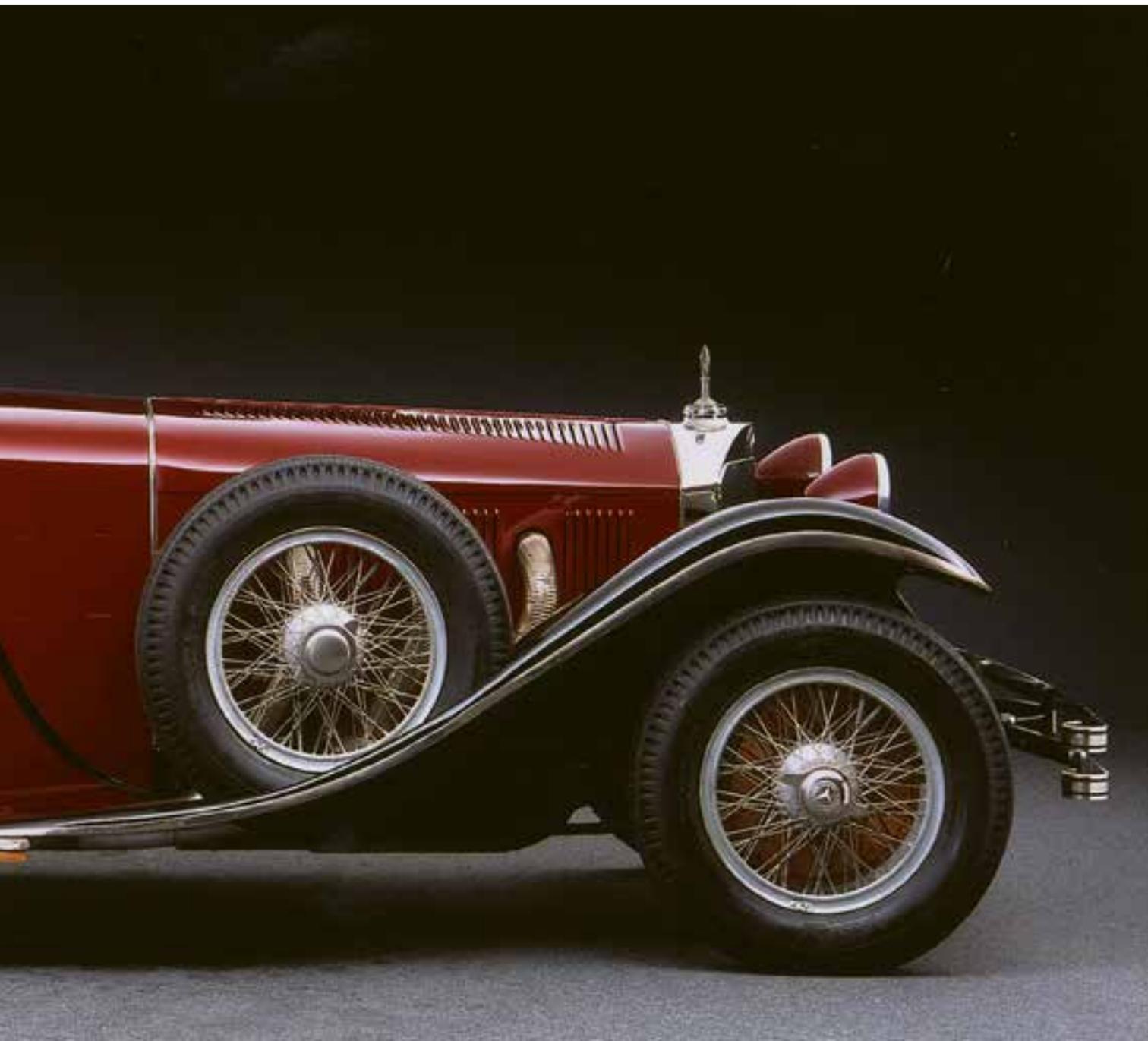
Die Wiederentdeckung der Originalfarbe am Fahrzeug während der Restaurationsarbeiten war eine grosse Überraschung. Auch der Nachbau der Originalstossstangen und -halter bei Wenger aus Stahlbändern, versehen mit den Nuten und geformt nach zeitgemässen Fotos, zusammen mit den Originalscheinwerfern aus dem Automuseum haben dem Fahrzeug wieder das originale Aussehen von damals zurückgegeben.

Somit kann nun dieser Mercedes als einer der schönsten und originalsten 720 SS vom Carrossier J. Saoutchik eingestuft werden. Das Automuseum ist stolz auf dieses Fahrzeug. Es hat nach seiner Restauration seinen festen Platz in der permanenten Ausstellung unter den Prestigefahrzeugen erhalten und repräsentiert das Automuseum an grossen Veranstaltungen.

Patrick Garnier









ANTON EBERLI

Sammler von Oldtimern, Sarnen

Rolls-Royce 1929, Doktor-Coupé

Es war ein Horrorszenario. Im August 2005 tobte über der Zentralschweiz ein Unwetter ungewöhnlichen Ausmasses. In der Folge rollte eine Schlamm-lawine durch Sarnen. Sie füllte meine Tiefgarage mit Schlamm und Fäkalien.

Betroffen von dieser «Kurpackung» war auch meine Sammlung von 14 historischen Fahrzeugen. Ein trauriges Bild hat sich präsentiert. Ich habe den Schaden meiner Versicherung gemeldet.

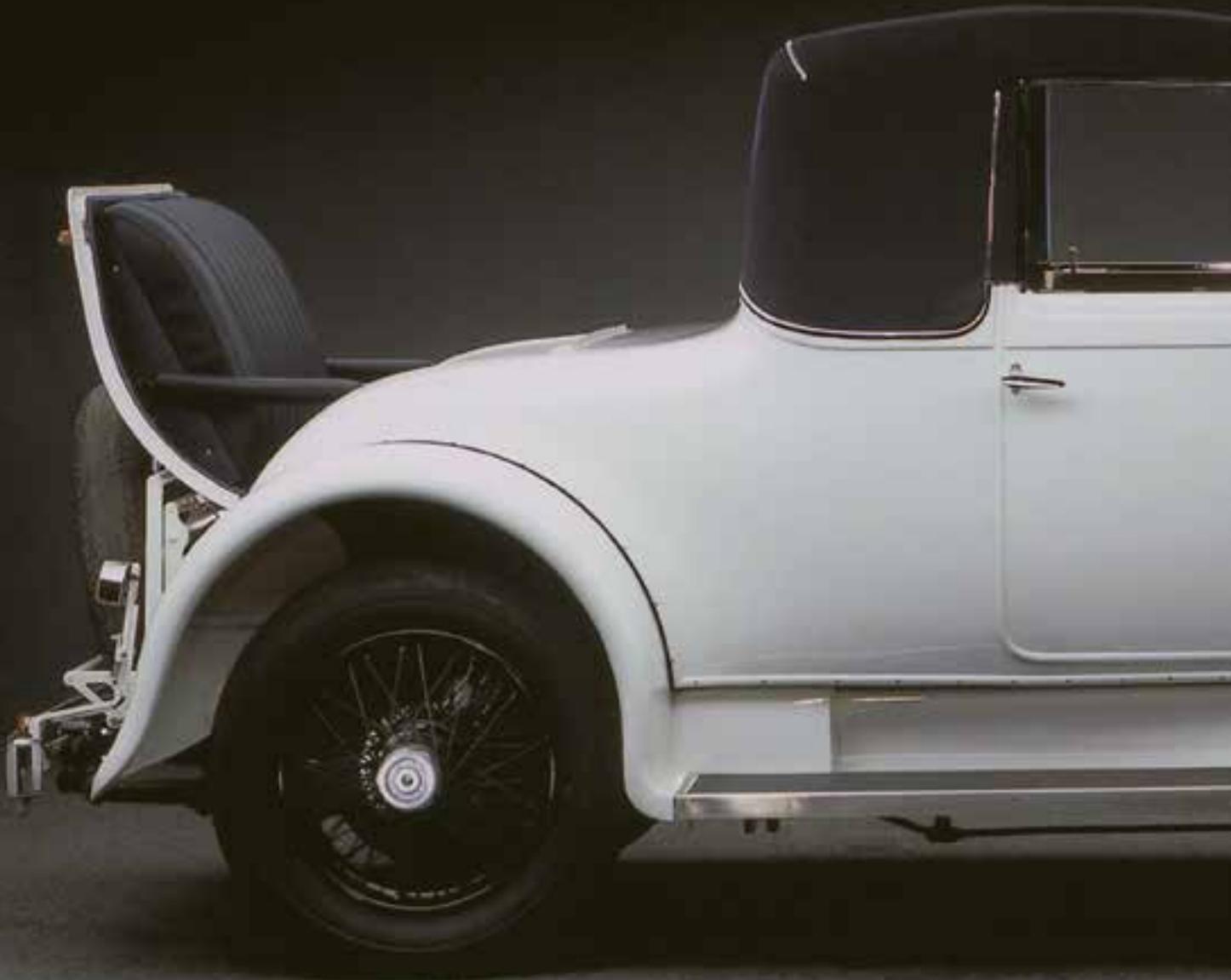
Man entschied, mit der Instandstellung des Rolls-Royce Doktor-Coupé 1929 die Firma Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau zu beauftragen. Klar war sofort, dass dafür eine Totalrestauration mit der Zerlegung aller Teile notwendig war. Dazu wurde nach der gründlichen Reinigung das Fahrzeug zerlegt, alle Teile getrocknet, repariert und restauriert. Später wurden die Alu-Carrosserieteile von der Holzgerippestruktur gelöst, gereinigt und neu lackiert.

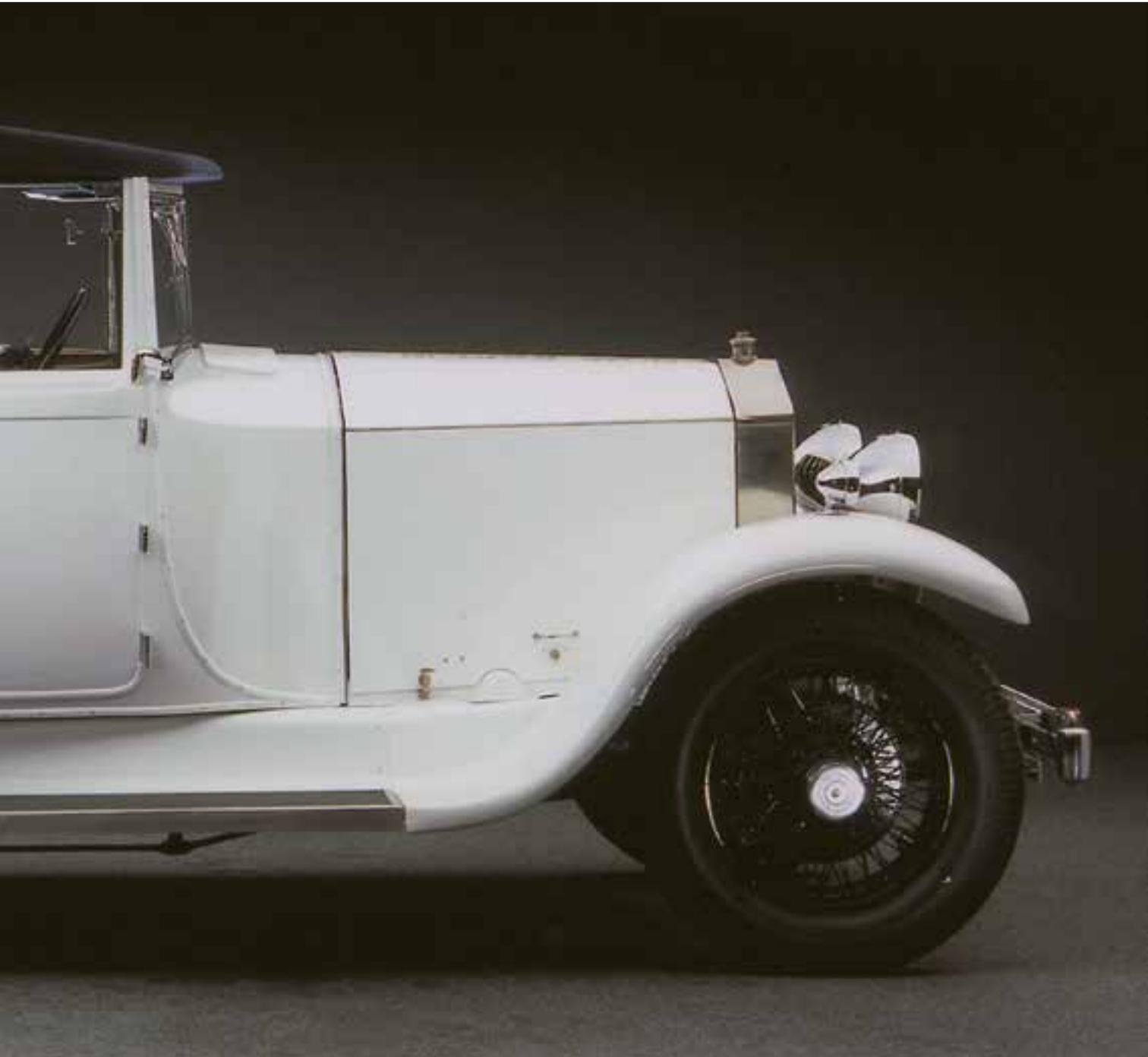
Das Kühlelement wurde ersetzt, der Rahmen neu versilbert. Der Benzintank wurde neu angefertigt. Der Motor wie das Getriebe mit dem Differenzial wurden revidiert wie auch das Fahrgestell. Die ganze Elektrik wurde ersetzt. Die Armaturen wurden restauriert, waren sie doch nach dem Wasser zur Hälfte mit Schlamm gefüllt. Auch die Sattlerarbeit mit neuem Leder an den Sitzen und Seitenteilen sowie mit dem neuen Verdeck haben dem Fahrzeug zu neuem/altem Glanz verholfen. Alles kam wieder zum Laufen und zum Glänzen.

Es hat mich speziell gefreut, dass dieses für mich spezielle Rolls-Royce Doktor-Coupé gerettet werden konnte und somit für mich weiterhin für schöne Ausfahrten zur Verfügung steht.

Anton Eberli









PAUL BERGER

Präsident der Fondation

Peter Monteverdi, Automobile

Monteverdi 375 C

Ab 1961 war ich als Verkaufsassistent von Peter Monteverdi in seiner Automobile Monteverdi AG angestellt. Später übernahm ich die kaufmännische Leitung. So hatte ich schon früh Kontakt zur Firma Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau. Sie war in vielen Fragen unser Ansprechpartner im Carrosseriesektor und hat für uns über viele Jahre fachlich und kompetent Arbeiten an unseren Fahrzeugen ausgeführt.

1975 lancierte Peter Monteverdi das Luxuscabriolet Palm Beach. Er verband die Mechanik des 375 L mit der schnittigen Frontgestaltung des Monteverdi Berlinetta Coupés. Der Palm Beach mit seinem 7,2-l-Chrysler-Motor war eines der sportlichsten und schnellsten Cabriolets seiner Zeit.

Wie die meisten Museumsfahrzeuge der Automobile Monteverdi AG wurde auch dieser Monteverdi bei der Firma Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau restauriert und neu lackiert.

Mit Ruedi Wenger als Initiant und Präsident des Monteverdi-Clubs während 30 Jahren habe ich einmalige Treffen, Jubiläen und Ausfahrten erlebt. Bis zu seinem Tod 1997 hat Peter Monteverdi gemeinsam mit mir solche Treffen unter Monteverdi-Fans mitgetragen. Aus dieser Freundschaft ergaben sich Partnerschaften im Geschäftsleben, die wir auch mit der vierten Generation der Firma Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau weiterpflegen.

Paul Berger







Freizeit und Hobbys

Neben der Familie, der Firma und der Pflege meiner Gärten lebe ich vor allem ein grösseres Hobby; Oldtimer. Nach 1972 kamen einige Chargen dazu, welche ich mit Freude ausgeführt habe.

Die Freude an Oldtimern begann mit 18 Jahren, als Vater Maurice Wenger den Salmson-Rennwagen, aufgebaut 1924 von meinem Grossvater Dominik Wenger, wieder zurückgekauft hatte. Doch nicht Maurice Wenger, sondern ich habe den Salmson über Jahre bewegt. 1967, mit meiner Schwester Heidy Zemp-Wenger als Beifahrerin, haben wir am Einweihungsfest der neuen Johanniterbrücke in Basel teilgenommen.

Ab 1971, nach meiner Techniker Ausbildung, habe ich damit regelmässig an historischen Veranstaltungen teilgenommen. Für mich bildeten historische Fahrzeuge die Möglichkeit, an kulturhistorischen Veranstaltungen wie Rallys, Rennen oder Concours d'élégance teilzunehmen und Gleichgesinnte zu treffen. Als ideal an diesen Veranstaltungen habe ich empfunden, dass auch die Gattin an den Anlässen teilnehmen konnte.

Auch mit meinen Delahayes und Monteverdis habe ich mit meiner Gattin an mehreren kulturhistorischen Fahrten und Rallyes teilgenommen. So haben wir grosse Teile von Europa und im Jahr 2008 sogar Syrien kennengelernt.

- 1974–1995** Prüfungs-Exp. BS, Carrosserieberufe
- 1975–2006** Präs. Carrosserieverband, VSCI-Sekt. NW
- 1975–heute** Gewerbeverband Basel-Stadt, Delegierter
- 1975–2006** Gewerbekammer Baselland, Delegierter
- 1985–heute** Verkehrsliga beider Basel, Vorstand
- 1985–heute** SCR, Swiss Car Register, Vorstand
- 2000–heute** CVP Basel, Vorstand
- 2004–heute** ACS beider Basel, Vorstand
- 1975–2005** SMVC-Sektion NW, Präs./Vors.
- 1983–1989** SMVC Schweiz, Zentralpräsident
- 1985–2005** FSVA, Vorstand, Präs. / Präs. TK 10 Jahre
- 1985–2015** Monteverdi Club, Gründer, Präs. 30 Jahre
- 2008–2018** Lions Club BS-Wettstein, OK-Präs. Lions Drive





2.5 DIE VIERTE GENERATION

ARNO WENGER 1981



Erfreut darüber, dass sich mein Vater so rasch vom Funken des Zusammentragens der Firmen- und Familiengeschichte begeistern liess, trage ich gerne meinen Teil zur 100-Jahre-Chronik bei.

Dies mache ich auf gleiche Art, wie bereits mein Vater Ruedi in seinem Abschnitt «Die dritte Generation».



Ich kam am 23. Februar 1981 in Basel zur Welt. Meine Jugend verbrachte ich mit meinem vier Jahre älteren Bruder Alain in Grossbasel, im Iselin- und im Gotthelf-Quartier.

Die Primarschule absolvierte ich im Gotthelf-Schulhaus in Basel. Danach besuchte ich einen Teil der Unterstufe im Gottfried-Keller-Schulhaus, bevor ich ins MNG (Mathematisch-Naturwissenschaftliches Gymnasium) und später ins Wirtschaftsgymnasium wechselte. Dieses schloss ich mit der Wirtschaftsmatura ab.

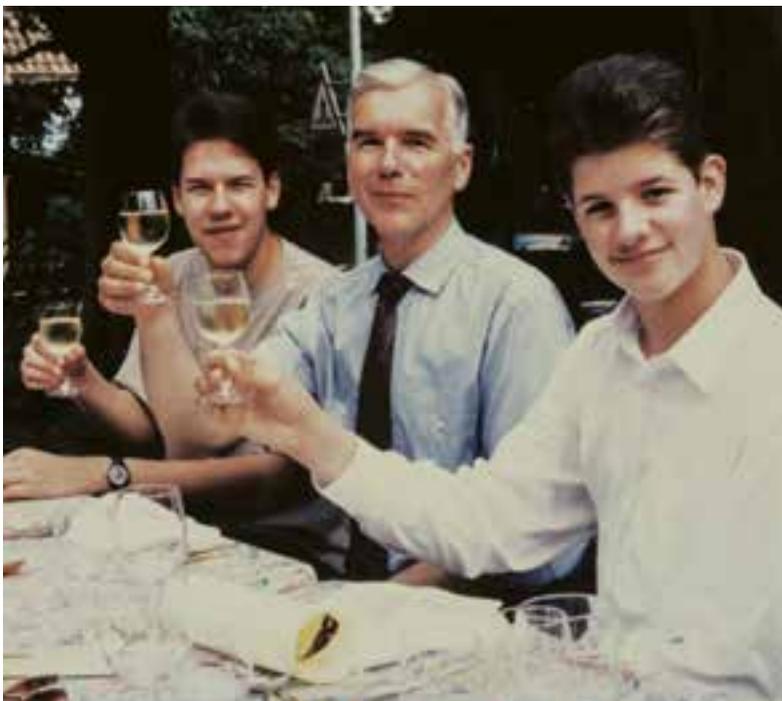
Nach der Rekrutenschule und einem Kurzaufenthalt an der Uni Zürich besuchte ich für drei Jahre die FHA (Fachhochschule Aargau und heute Teil der FHNW). Das Studium im Bereich Wirtschaft beendete ich mit Erfolg als diplomierter Betriebsökonom FH. Meine Diplomarbeit zum Thema Situationsanalyse Baltic schrieb ich für die Firma Bucher Schörling in Lettland.

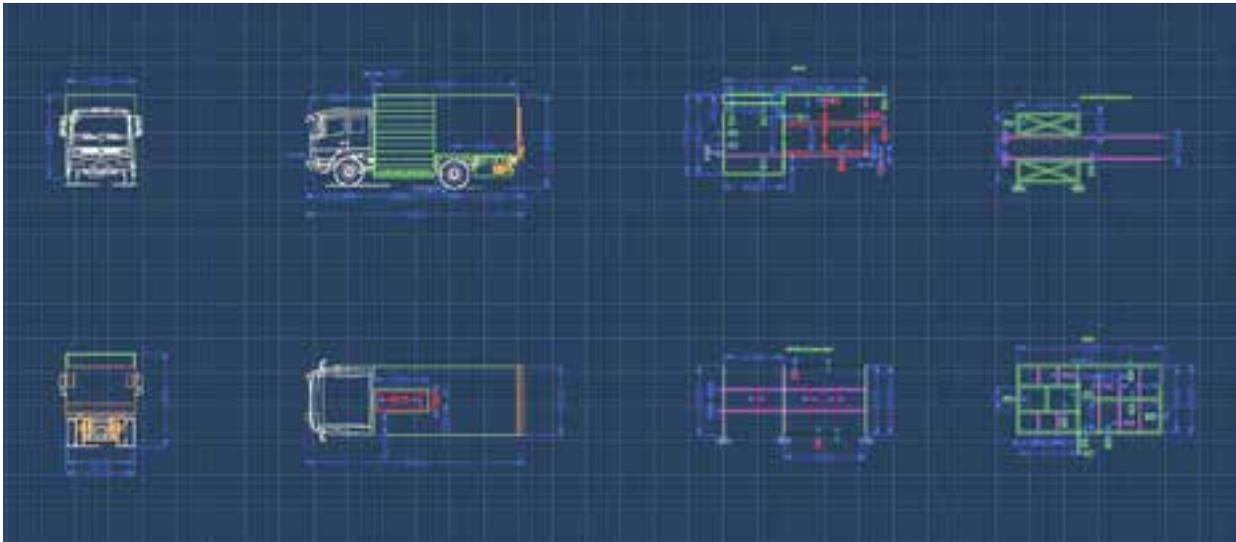
Schon früh beschäftigte ich mich mit dem Gedanken, später den elterlichen Betrieb zu übernehmen. So schaute ich bereits in jungen Jahren

während der Sommerferien den Arbeitern über die Schultern und versuchte mitzuarbeiten. Später half ich, wie auch mein Bruder Alain, in der Freizeit im Betrieb mit, z.B. im administrativen Bereich oder beim Reinigen von Fahrzeugen vor der Ablieferung. Diese Tätigkeiten ergaben einen willkommenen Zustupf zum Taschengeld!

Bereits in meiner Studienzeit bewarb ich mich für Berufspraktika während der Semesterferien. Dies mit dem Ziel, die Branche und die einzelnen Berufe besser kennenzulernen. Im Sommer 2003 konnte ich bei der Firma Hess AG in Bellach in den verschiedenen Bus- und Nutzfahrzeugbauabteilungen mitarbeiten. Dank Alex Naef (Geschäftsführer), und seines qualifizierten Mitarbeiterstabs erhielt ich Einblick in die diversen Arbeitsgänge und Arbeitsabläufe.

Dank bestehender Kontakte meiner Eltern nach Österreich folgte ein Praktikum bei der Birngruber-Gruppe am Standort Tulln, vor Wien. Hierbei bekam ich tiefe Einsicht in die Abläufe und Arbeitsschritte der Spenglerei und Lackiererei. Die aktive Mitarbeit in der Carrosserieabteilung





vermittelte mir ein besseres Gespür für die Fähigkeiten, die ein Lackierer und Spengler benötigt. Im Weiteren wurde mir bewusst, welche Vielzahl an Einzelschritten für eine fachgerechte Reparatur notwendig sind.

Als diplomierter Betriebsökonom verfügte ich nicht über die spezifische Ausbildung, welche für die Leitung einer Carrosserie- und Fahrzeugbauunternehmung erforderlich ist. Dieses Fachwissen erwarb ich, nach bestandener Aufnahmeprüfung, an der Technikerschule Ferdinand-Braun in Fulda. Das Planzeichnen (CAD) und der Fachunterricht sind wichtige Grundpfeiler für meine gegenwärtige Tätigkeit.

Am 5. Juli 2007 wagte ich den grossen Schritt und trat als Abteilungsleiter Fahrzeugbau in das Familienunternehmen ein.

Jetzt galt es, nach dem schulischen Werdegang in der Praxis zu bestehen! Rasch wurde mir bewusst, welche Kenntnisse über Material, Lieferanten und Kunden notwendig sind, um saubere, strukturierte und zukunftsorientierte Arbeit leisten zu können.

Der grosse Vorteil war, dass mir von Anfang an langjährige und verlässliche Mitarbeitende zur Seite standen.

So hatte ich mit Muhsin Sahin als Abteilungsleiter Carrosserie gleich eine starke rechte Hand, denn er kannte die Abläufe, die Mitarbeitenden und die Branche bestens. Leider verstarb er im Jahr 2010 unerwartet, was ich bis heute sehr bedaure.

Im Fahrzeugbau konnte ich mich sofort auf die beiden Vorarbeiter Hans Wunderle und Christophe Schilling verlassen, die zu diesem Zeitpunkt bereits seit Jahren für die Unternehmung tätig waren und sich in der Branche bestens auskannten.

Im Juli 2007 warteten bereits drei grössere Fahrzeugbauprojekte auf ihre Realisierung. Zwei Sattelanhänger der Kategorie B, für welche ich die Konstruktionsberechnungen übernehmen durfte und womit ich einen ersten Einblick in die Vielzahl unterschiedlicher Komponenten und einen Überblick über die involvierten Lieferanten erhielt. Das dritte grössere Projekt, mein erstes Feuerwehrfahrzeug, war in jeder Beziehung anspruchsvoller. Das Pionierfahrzeug auf Basis eines Mercedes Ategos konnte im Jahre 2008 an die Stützpunktfeuerwehr Muttenz ausgeliefert werden. Mein erster sechsstelliger Auftrag. Hier wurde ich bezüglich der konstruktiven Umsetzung der Vorgaben im Hinblick auf die Lieferantenauswahl und der Auslegungsmöglichkeiten der schweizerischen Gesetze, Richtlinien und Weisungen richtig gefordert.











So sind für mich und das Fahrzeugbau-Team bis heute die einzelnen Feuerwehrfahrzeuge, in der jeweiligen individuellen Ausführung, stets eine neue und abwechslungsreiche Herausforderung.



Nach der Einarbeitungszeit als Abteilungsleiter, dem Kennenlernen der Mitarbeitenden, der Branche und des gesamten Umfelds mit seinen Anspruchsgruppen war für mich klar, dass dies für mich der richtige Weg in die Zukunft war. So übernahm ich im Jahr 2009 den Familienbetrieb. Wichtig für alle Beteiligten war, dass wir uns einfach, friedlich und familienintern einigen konnten und mein Vater keine Probleme hatte loszulassen. So habe ich mit 28 Jahren die Firma mit neuem Handelsregistereintrag, Carrosserie A. Wenger & Cie, übernommen.



Mein Vater Ruedi beschäftigt sich seither als Frührentner mit seinen vielzähligen Hobbys. Er ist heute noch mindestens einmal täglich in seinem privaten Büro auf dem Firmenareal, gegenüber dem Kundenempfang, anzutreffen. Er mischt sich aber nicht in Firmenangelegenheiten ein.



Im Fahrzeugbau hat sich die Firma in den letzten Jahren weiterhin klar auf die Herstellung von individuellen Einzelkonstruktionen aus Aluminium spezialisiert. Dies mehrheitlich im Segment der Auf- und Ausbauten im Bereich 3,5 t Gesamtgewicht. So wurden in den letzten Jahren unzählige Aluminium-Dreiseitenkipper und unzählige Pritschen- und Planenkonstruktionen durch Mitarbeiter wie Harald Langendorf aufgebaut.

Weitere wichtige Mitarbeiter, welche es zu erwähnen gilt, sind Michel Runser, Ronny Bazer und Alain Wittersheim. Zu unseren aktuellen Kunden zählen lokale KMU und auch die öffentliche Hand, wie z.B. Tiefbauämter, Polizei und Feuerwehren.

Die Firma hat sich in den letzten Jahren mit individuellen Konstruktionslösungen, z.B. Kanalsanierungsfahrzeugen, und mit Serviceleistungen für Hydraulik-, Pneumatik- und Klimakomponenten einen Namen gemacht.



Die markenneutrale Carrosserieabteilung ist ganz auf die qualitative Reparatur nach Herstellerrichtlinien mit Verwendung von Originalersatzteilen ausgerichtet.

Im Fokus stehen Personen- und Lieferwagen bis 3,5 t Gesamtgewicht, deren Herstellergarantien gewahrt bleiben. In der Spenglerei sind als wichtige Mitarbeiter Javier Pato, welcher über viele Jahre für die Unternehmung tätig war, und Ernesto De Oliveira zu erwähnen. In der Lackiererei wirken unter anderen seit Jahrzehnten Roland Ringler und Alfredo Oanes.

2013 konnte ich auf der Nachbarliegenschaft eine an unser Areal direkt angrenzende, grosse Halle mieten, welche heute dank eines Durchbruchs direkt von unserem Firmenareal zugänglich ist. Dadurch konnte die Produktionsfläche im Fahrzeugbau um weitere rund 900 m² auf nahezu

2000 m² erweitert werden. Die nutzbare Gesamtfläche der Firma liegt aktuell bei beinahe 5000 m².

Nach der Schliessung der Carrosserie Paul Hauser im Jahre 2016 konnten wir deren Vorarbeiter, Musli Selmani, und einen Teil der Kundschaft übernehmen.

Im Jahr 2017 kam es zur Pensionierung von Hans Wunderle. Er war jahrelang als Vorarbeiter in unserer Fahrzeugschlosserei tätig. Im Folgejahr trat auch Elisabeth Loos den dritten Lebensabschnitt an. Sie war über zwei Jahrzehnte für unsere Buchhaltung verantwortlich.

Aktuell kümmert sich Beatrice Stöcklin, welche bereits seit über einem Jahrzehnt in der Administration für die Firma tätig ist, um unsere Buchhaltung.





Die Carrosserieabteilung wird von Sergio Da Silva geleitet. Er begleitet sämtliche Reparaturaufträge vom Kundenempfang über die Abklärungen mit Versicherungs- und Leasingpartnern, die Reparaturausführung nach Herstellerrichtlinien bis zur Ablieferung der Fahrzeuge und der Fakturierung der Arbeiten. Sein Stellvertreter und Vorarbeiter in der Spenglerei ist Michael Schmid. Für die Autolackiererei ist Alfredo Oanes zuständig. Alfredo Oanes war seinerzeit Lehrling bei uns und hat sich bis zum Vorarbeiter hochgearbeitet. Beide werden durch ihr eingespieltes und kompetentes Team unterstützt.

Der Fahrzeugbau wird von mir und meinem Stellvertreter, Christophe Schilling, geleitet. Bereits sein Vater war nach der Betriebsschliessung von Reinbolt & Christé (1959) in Basel bei uns als Wagner bis zu seiner Pensionierung tätig. Sein Bruder, Philippe Schilling, absolvierte bei uns erfolgreich die Lehre als Fahrzeugschlosser. Er ist uns heute nach Jahrzehnten immer noch eine grosse Stütze im Fahrzeugbau.



Ein gelebtes Managementsystem als Grundpfeiler für volle Auftragsbücher

Im Jahr 2003 war ich massgeblich an der Dokumentenerstellung und der Implementierung der Zertifizierung nach schweizerischem Eurogarant-Standard beteiligt. Im Jahr 2014 wurden im Hinblick auf die Einführung eines Managementsystems nach ISO 9001 die bereits bestehenden Dokumentationen weiter verfeinert. Ein Schritt, der das Unternehmen nur weiterbringt, wenn das eingeführte Managementsystem wirklich gelebt wird und nicht bloss Formulare ausgefüllt werden.

Der Schritt zu einem umfassenderen Managementsystem kam zum richtigen Zeitpunkt. In den letzten Jahren konnte ich eine stets wachsende Tendenz zu vertraglichen Partnerschaften feststellen. Diese Tendenz begann sich bereits unter der Führung meines Vaters mit den ersten Schadensteuerungsmodellen um die Jahrtausendwende abzuzeichnen. So verfügen heutzutage die grossen Versicherungsgesellschaften über ein leistungsfähiges Partnernetz an Reparaturfirmen, denen sie Schadenfälle zusteuern. Dieser Trend beschränkt sich nicht ausschliesslich auf die Versicherungssparte. Er hat sich über mehrere Jahre über verschiedenste Bereiche unserer Branche ausgedehnt. Heute zählen in unserer Branche auch Leasingunternehmungen zu den grossen Schadensteuerern. Mittlerweile sind diesbezüglich die unterschiedlichsten Konstrukte und Kooperationen entstanden. Auch im Fahrzeugbau sind ähnliche Entwicklungen zu beobachten. So verfügen heute nahezu sämtliche grossen Hersteller von Nutzfahrzeugen (Fahrgestelllieferanten) über ein Partnernetzwerk in unterschiedlichen Formen. Eines haben diese Partnerschaften gemeinsam, es entstehen grössere Abhängigkeiten, wodurch das Risiko für die Unternehmungen steigt. Um diesen Effekt einschränken zu können, wurden in den letzten Jahren immer umfassendere Vertragswerke mit weitergehenden Vorgaben erstellt. Ohne ein sauberes Managementsystem ist es gar nicht mehr möglich, diesen Anforderungen zu genügen.





CLEMENTE CRESCENTI

1977–2010 Leiter Fahrzeugsachverständige
bei der Basler Versicherung

1998–2010 techn. Leiter Partnernetzwerk

1994–2011 Mitglied VR Dynamic Test Center AG

Im Fachgespräch zwischen dem Carrosseriefachmann der Unternehmung und dem Fahrzeugsachverständigen einer Versicherungsgesellschaft werden nach einem Ereignis die Beschädigungen an den Fahrzeugen beurteilt und die Kosten der einwandfreien Instandstellung berechnet. Die Instandsetzung eines Fahrzeuges nach einem Ereignis erfordert fachtechnisch kompetente Handwerker und eine leistungsfähige und aktuell ausgerüstete Werkstatt. Der Besitzer eines Fahrzeuges erwartet eine einwandfreie Reparatur nach den Vorschriften des Fahrzeugherstellers, welche nicht nur das optische Erscheinungsbild, sondern auch die Masshaltigkeit und das Deformationsverhalten der Fahrzeugstruktur garantieren. Auch nach einer notwendigen Reparatur sind im täglichen Gebrauch fehlerfreie Funktionalität des ganzen Systems «Fahrzeug» und optimale Sicherheit der Fahrzeuginsassen unverzichtbare Anforderungen.

Durch ihre tägliche Arbeit kennen die Fahrzeugsachverständigen die qualifizierten Unternehmungen. Mit Aufnahme meiner Tätigkeit als Leiter der Fahrzeugexperten Ende der 1970er-Jahre lernte ich die Firma Wenger kennen und schätzen. Einwandfreie Reparaturen von Unfallfahrzeugen, die Restaurationsarbeiten an Oldtimer-Fahrzeugen und die Anfertigungen von Aufbauten und Anhängern zeichnen die Firma Wenger aus.

Der Kooperationsvertrag im Rahmen des Partnernetzwerkes war die konsequente Folge der guten Zusammenarbeit. Aus diversen Höhepunkten dieses Zusammenwirkens sind die Restaurierungsarbeiten an einem Rolls-Royce Jg 1929 zu erwähnen. Diese Instandstellung wurde nach einem gewaltigen Unwetter notwendig, welches eine ganze Sammlung von Collections-Fahrzeugen in einer Tiefgarage unter Wasser setzte.

Das gute Einvernehmen hatte auch positive Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit der VSCI-Sektion NW, in der Ruedi Wenger damals Präsident war. Richtungsweisend waren die gemeinsamen Ausbildungskurse von Kaderleuten der Carrosserie-Industrie und von Sachverständigen der Versicherungsgesellschaften. Es ergaben sich nicht nur aktuelle Kenntnisse in der Reparaturtechnik sondern auch menschlich wertvolle Kontakte. Im Schadenfall profitierten auch die gemeinsamen Kunden vom optimalen Service und vor reibungslosen Ablauf, welche aus dem verständnisvollen Umgang zwischen Werkstätte und dem Fahrzeugsachverständigen der Versicherungsgesellschaft resultierten.

Von Herzen gratuliere ich der Familie Wenger und allen Mitarbeitenden zum grossartigen Jubiläum.

Clemente Crescenti



ERNST ZÖLPER

Schadenmanager
MF Fleetmanagement AG
Rütistrasse 28
8952 Schlieren

Wir starteten im Jahr 2000 mit 300 Fahrzeugen als Credit Suisse Fleetmanagement AG. Auf der Suche nach möglichen Carrosseriepartnern für unser neu aufzubauendes Carrosseriepartner-Netzwerk wurden wir im Raum Basel relativ schnell fündig und fanden mit der Firma Wenger einen kompetenten und innovativen Partner.

Mit der Firma Wenger hatten wir einen verlässlichen Partner gefunden, der uns auch als Startup mit nur 300 Fahrzeugen unterstützen wollte und eine aktive Zusammenarbeit anstrebte.

Mit Arno Wenger und seinem Team verbindet uns nicht nur eine reine Geschäftsbeziehung, sondern eine über die vielen Jahre gelebte, sehr positive Partnerschaft.

Auch mit nun aktuell ca. 7000 Fahrzeugen in unserer Flotte wird diese gute Partnerschaft weiterhin sehr gelebt. Der Aufwand, da viel mehr Fahrzeuge unsererseits repariert werden, ist enorm gestiegen, doch die Werte der Firma Wenger haben sich in dieser Zeit nicht verändert. Der Kunde steht im Fokus und wird immer sehr kompetent und kundenorientiert beraten.

Die kompetenten und reibungslosen Schadenabwicklungen über viele Jahre haben eine sehr grosse Vertrauensbasis geschaffen, die wir auch weiterhin sehr gerne pflegen.

Diese sehr gute Partnerschaft schlägt sich auch bei mindestens einem Treffen pro Jahr nieder, bei dem sehr gestenreich über viele lustige Anekdoten, bei einem guten Essen, ausgiebig diskutiert und gelacht wird.

Ernst Zölper

Die bis anhin wichtigste Veränderung in der vierten Generation

Ich bin überzeugt, dass eine markenneutrale Unternehmung in unserer Grösse ohne entsprechende Zusammenarbeitsverträge und die damit verbundene Auftragssteuerung nicht mehr existieren könnte.

Ich bin meinem Vater dankbar, dass er diese Tendenz rechtzeitig erkannte. Die ältesten bestehenden Partnerverträge mit einer Versicherung und mit einer Leasingunternehmung stammen aus seiner Epoche. Mit beiden Gesellschaften arbeiten wir bis heute sehr eng und sehr gut zusammen. Umso mehr freut es mich, dass die damaligen Initianten (Clemente Crescenti und Ernst Zölper) bereit waren, sich in diesem Jubiläumsbuch zur Branche und zur Zusammenarbeit zu äussern.

Meine beruflichen Erfolge

- Zertifizierung der ganzen Firma nach ISO 9001
- Ausbau der Partnerschaften mit Versicherungs- und Leasinggesellschaften, Importeuren und Garagisten
- Weiterentwicklung von Produkten, Straffung des Sortimentes und Optimierung der Abläufe im Fahrzeugbau
- Erweiterung und Aktualisierung des Maschinen- und Fahrzeugparks
- Erweiterung der Produktionsstätte um eine weitere Halle für Fahrzeugaufbauten

Freizeit und Hobbys

Bewegung sehe ich als notwendigen Ausgleich zur mehrheitlich sitzenden Bürotätigkeit. So spiele ich sehr gerne Tennis und Golf und widme mich jeden Winter mit grosser Freude dem Skifahren.

Zudem bin ich seit Jahrzehnten Mitglied im Turnverein Constantia und im Schiesssportverein Helvetia. Allerdings sind diese beiden Hobbys in den letzten Jahren zu kurz gekommen.

Als Ansässiger und Besitzer eines KMU in Basel-Stadt bin ich Mitglied in unserem Branchenverband (VSCI-Sektion Nordwestschweiz), dem Gewerbeverband Basel-Stadt sowie der Mittelstands-Vereinigung Basel. Im Weiteren bin ich Mitglied im Rotary Club Basel-Wettstein.



Ich geniesse gerne die schönen Momente im Leben, wie ein gutes Essen in gemütlicher Runde in einem guten Restaurant, und versuche privat stets der beruflichen Hektik entgegenzuwirken.

Gerne unternehme ich mit meiner Freundin Reisen in ferne Länder, um die Kultur und die Lebensart zu erleben. Die Natur, die Architektur und die lokale Küche sind dabei immer wieder Highlights für mich.

MITARBEITENDE UND ANLÄSSE





3.1 DANK AN DIE BELEGSCHAFT

*Die zwei wichtigsten Sachen
eines Unternehmens, welche nicht
in der Buchhaltung stehen, sind;
sein gutes Ansehen und seine
guten Mitarbeiter.*

Henry Ford

Wir, Arno und Ruedi Wenger, sind uns bewusst, dass der Erfolg der Unternehmung eng mit der Leistung jedes einzelnen Mitarbeitenden verknüpft ist. Aus diesem Bewusstsein heraus war es für uns schon immer klar, dass ein Mitarbeitender nicht ein Faktor ist, den man willkürlich einstellen und kündigen kann, sondern eine individuelle Persönlichkeit, auf die wir bestmöglich einzugehen versuchen.

So liegt der Schwerpunkt der Firma über alle vier Generationen im Aufbau eines langfristigen Mitarbeiterstamms. Denn es sind unseres Erachtens die langjährigen Mitarbeitenden, die nebst dem Inhaber die Firmenphilosophie prägen. Das über Jahre gesammelte Fachwissen bildet den effektiven Wert der Unternehmung.

So sind wir stolz darauf, viele Mitarbeitende zu beschäftigen, die bereits über 10 Jahre für unsere Unternehmung arbeiten, ein paar sogar weit über 20 Jahre.

Unser Dank gilt diesen langjährigen Mitarbeitenden, aber natürlich auch der gesamten

Belegschaft, die über Generationen Überdurchschnittliches geleistet hat.

Ohne sie wäre es heute nicht möglich gewesen, dieses Buch zu schreiben und Geschichten sowie Erlebnisse aus 100 Jahren in Erinnerung zu rufen, was uns mit Genugtuung erfüllt. So hoffen wir, dass die Fotos Erinnerungen wecken.

Wir danken an dieser Stelle für die Gespräche mit den ehemaligen Angestellten César Weissen, Mario Pasetto, Gino Zoggia und Gabriel Novoa. Sie haben mit Anekdoten und Erinnerungen viel zum Gelingen dieses Buches beigetragen.

Leider ist es uns nicht möglich, alle je bei uns angestellten Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen namentlich zu nennen. Die hierfür notwendigen Unterlagen fehlen uns. Wir halten ausdrücklich fest, dass alle unsere Angestellten, ob im Buch erwähnt oder nicht, gleichermaßen beteiligt und wichtig waren für die Entwicklung und die Kultur unserer Unternehmung.





3.2 LEHRLINGSAUSBILDUNG, EINE INVESTITION IN DIE ZUKUNFT

In den Berufen Wagner, Carrosseriespengler, Fahrzeugschlosser, Carrosserielackierer und Carrosseriesattler hat die Firma von Beginn an Lehrlinge ausgebildet. Auch in der Berufsbildung fanden laufend Veränderungen statt. Nebst wechselnden Berufsbezeichnungen waren neue Arbeitstechniken und Materialkenntnisse zu vermitteln. Heute spricht man über die Vermittlung von Handelskompetenzen an den Lernorten (Lehrbetrieb, Berufsfachschule und überbetriebliche Kurse).

In der Berufsbildung hat sich Dominik Wenger in den Jahren 1920–1923 als Gewerbeschullehrer in Teilzeit zur Verfügung gestellt.

Sein Sohn Maurice, diplomierter Sattlermeister, war während Jahren Prüfungsexperte bei den Carrosseriesattlern.

Auch Ruedi Wenger, Carrosserietechniker, war längere Zeit Experte für die Abnahme der praktischen Arbeiten der Fahrzeugschlosser. Bei den Lehrabschlussprüfungen der Carrosseriespengler und Fahrzeugschlosser war er Experte in den berufsspezifischen Fächern Fachzeichnen, Rechnen und Berufskunde.

Die Wagner waren die Konstrukteure der ersten Stunde im Carrosseriebau. Mit dem Fachwissen aus der Fertigung von Kutschengerippen schafften sie tragende Konstruktionen aus Eschenholz. Diese Holzgerippe wurden anschliessend durch die Carrosseriespengler verblecht. Auch Fahrzeugkabinen oder Brückenunterbauten früherer Nutzfahrzeuge wurden so gefertigt. An die ersten Wagnerlehrlinge kann sich leider niemand mehr erinnern. In Erinnerung geblieben sind Charles Prety, er hat vom Lehrling bis zum Wagner und Kons-

trukteur in der Firma gearbeitet, und Roland Mutschler als letzter in der Firma ausgebildeter Wagner (1952–1956). Dieser hat sich später für antike Möbel, Innenausstattungen und Teppiche interessiert und hierfür seine eigene Firma betrieben.

Für die Fahrzeugschlosserlehrlinge war über Jahre Werner Meier der Spezialist und Ausbilder. Auch Ruedi Wenger hat von ihm das Handwerk erlernt und ihm gerne zugeschaut, wenn er als ehemaliger Schmied einen Meissel oder eine Feuerzange geschmiedet hat, schön im Ton und mit dem Schwung des Hammers. Auch im Schweißen in allen Lagen war Werner Meier der grosse Fachmann der Firma. Spätere Lehrlingsausbilder waren Gerhard Kölker und Hans Wunderle. Aktuell ist Ronny Bazer für die Lehrlingsausbildung im Fahrzeugbau zuständig.

Ausbilder für die Carrosseriespengler an vorderster Front waren Gino Zoggia, Attilio Goby, Roger Blum, Giuseppe Lorenzini, Muhsin Sahin, Javier Pato und aktuell Michael Schmid. Die Carrosseriespengler Toni Sütterlin und Muhsin Sahin kamen als Jünglinge in die Lehre und haben nach



einigen Berufsjahren die Weiterbildung zum diplomierten Carrossier bestanden.

Die lernenden Carrosserielackierer wurden in den 50er- und 60er-Jahren durch Hans Schäuble ausgebildet, später über Jahre durch Mario Pasetto, welcher selbst vom Lehrling bis zum Vorarbeiter aufgestiegen ist. Auch er war Prüfungsexperte und hat unzählige Lehrlinge ausgebildet. Seine Nachfolger waren Alfred Blindenbacher, Ernst von Gunten und Luca Menoia. Heute ist Alfredo Oanes

dafür zuständig, auch er ist in der Firma vom Lehrling bis zum Vorarbeiter aufgestiegen.

In der Autosattlerei hat von den 1950er- bis in die 80er-Jahre Fritz Häring die Lehrlinge ausgebildet und mit ihnen viele fachmännische Polsterungen und Cabrioletverdecke realisiert. Seine Nachfolger waren Urs Gutzwiler und später Jean Lozano.



Im kaufmännischen Bereich hat César Weissen ebenfalls mehrere Lehrlinge ausgebildet, auch er war Prüfungsexperte. Sein Lehrling Heinz Margot hat nach der kaufmännischen Lehre bei der Firma Wenger bei Radio Basilisk und später beim Schweizer Fernsehen gearbeitet und wurde dadurch bekannt.

Mit der Zeit wurde es üblich, dass sich auch junge Damen für die Carrosserieberufe interessierten. So wurden durch die Unternehmung bereits mehrere weibliche Lehrlinge in den Berufen Carrosseriesattler, Carrosserielackierer und Carrosseriespengler ausgebildet. Aktuell lernt eine Carrosseriespenglerin ihr Handwerk im Betrieb.



Nicht alle in unserem Betrieb ausgebildeten Jugendlichen blieben dem Carrosseriegewerbe treu. Dank der guten und breitgefächerten Ausbildung fanden sie in anderen Berufszweigen ihr Wirkungsfeld.

3.3 GEMEINSAM FEIERN

Die grossen Geburtstage der Patrons der Generationen wurden jeweils gemeinsam gefeiert. An die Feste und Ausflüge mit der Belegschaft erinnert man sich gerne.

Auch Umbauten oder die Inbetriebnahme neuer Gebäudeteile boten Gelegenheiten zu einem schönen Fest mit Kunden und Mitarbeitenden.

Im Firmenarchiv befinden sich unzählige Fotos von Betriebsausflügen und Belegschaftsfeiern im kleineren Rahmen.

Die folgenden Bilder sprechen für sich und lassen diese Momente wieder aufleben.

80. Geburtstag von Dominik Wenger

1952 hat die ganze Belegschaft den 80. Geburtstag von Firmengründer Dominik Wenger gefeiert. Daran kann sich sein Enkel Ruedi noch gut erinnern. Mit dem Autocar wurde die Belegschaft nach Bad Ramsach gefahren. Nach einem geselligen Mittagessen traf man sich zum Gedenkfoto auf der Wiese hinter dem Kurhotel. Fahrzeugschlosser Hans Rollé hatte eine Tafel Schoggi versteckt, welche die Kinder suchen durften. Ruedi hat sie im Fahrzeug von Papa Maurice gefunden.

Auf dem Familienfoto sind Dominik und Alice Wenger in der Mitte gut zu erkennen, daneben die Familien von René und Maurice Wenger mit den Kindern, die Angestellten César Weissen, Giovanni Pavarin, Umbaldo Jotti, Paul Hauser, Werner Meier, Alfred Liechti und viele weitere Mitarbeitende, welche uns namentlich leider nicht mehr alle bekannt sind, die aber sicher genauso zum Erfolg der Firma beigetragen haben.



75. Geburtstag von Maurice Wenger

1989 hat die Belegschaft den 75. Geburtstag von Maurice Wenger gefeiert. Die Mitarbeitenden und Gäste trafen sich im Automuseum Monteverdi in den ehemaligen Werkstätten der Automobile Monteverdi AG in Binningen.

Ruedi Wenger hat durch die Autosammlung von Peter Monteverdi geführt, einzelne Exponate erklärt und darüber die eine oder andere Anekdote

und Geschichte erzählt, war doch die Firma Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau über Jahre der Partner der Firma Monteverdi Automobile AG in Carrosseriefragen.

Danach ging es zum Festessen in den Saal des Bahnhofbuffets SBB in Basel. Die Musik spielte bereits zur Begrüssung und zu später Stunde legten einige ein Tänzchen aufs Parkett.



50. Geburtstag von Ruedi Wenger

Dieser wurde im Juli 1995 mit der ganzen Belegschaft gefeiert. Der Autocar brachte die Mitarbeitenden mit Partner ins Verkehrshaus der Schweiz nach Luzern.

Nach dem Empfang mit Kaffee und Gipfeli konnten die diversen Ausstellungsbereiche besucht werden. Von speziellem Interesse war natürlich die Autohalle. Dort hat das Geburtstagskind durch die Sammlung des Verkehrshauses geführt und mit Hintergrundwissen und Detailkenntnissen über die einzelnen Fahrzeuge die Gäste unterhalten.

Nach einem leckeren Mittagessen ging die Reise weiter ins landschaftlich schöne Emmental. In der Schaukäserei in Affoltern konnten alle Prozesse der Käseherstellung verfolgt und auch Käse verkostet werden.

Beim Nachtessen im Gasthof neben der Käserei folgte der festliche Teil mit Ansprachen. Später wurde die fröhliche Gesellschaft wieder nach Basel gebracht.



77 Jahre Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau

Zu einem einmaligen Firmenfest wurde im Oktober 1996 an die Klingentalstrasse eingeladen.

Dies war die Gelegenheit für die Firma, ihre in vielen Belangen modernisierten, renovierten und teilweise neu erstellten Gebäude und Werkstätten auf dem Areal im Kleinbasel ihren Kunden und einem breiten Publikum vorzustellen. Damit verbunden war eine Präsentation der kompletten Produktpalette, zusammengestellt aus Aufträgen der letzten Monate.

Viele Kunden, Lieferanten, die Assekuranz, die Presse und einige interessierte Nachbarn haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Es war ein grosses Fest und Stelldichein von Autoliebhabern und Freunden. Sowohl die Show-Einlage des Circus Maus von Henri Guggelmann auf der fahrenden Spielbühne als auch die gute Bewirtung in der rege besuchten Festbeiz haben gleichermassen zum Erfolg des Festes beigetragen. Die erwähnte Spielbühne wurde übrigens von der Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau gefertigt.









90 Jahre Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau

Zum 90. Firmenjubiläum im Jahr 2009 konnten wiederum interessierten Gästen das weiter umgebaute Areal mit den Werkstätten sowie die aktuellen Dienstleistungen präsentiert werden. Der Kunden-parkplatz hat während des Festes das Spielschloss für die Jüngsten beherbergt.

Es gab an diesem Wochenende die Möglichkeit, eine Auswahl des Angebotes im Fahrzeugbau zu begutachten. Die Mitarbeitenden standen zur Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Die Carrosseriespengler und Carrosserielackierer haben

zusätzlich ihre Techniken und ihre Handfertigkeiten gezeigt und aktuelle Reparaturmethoden anhand von Musterreparaturen Interessierten nähergebracht.

Die Auftritte der in Basel bekannten Schottenclique und der Jungkadetten der Stadt Basel sorgten für eine gute Stimmung.

Arno Wenger, der neue Chef, hat die zahlreich erschienenen Gäste begrüsst und willkommen geheissen.



2018 Betriebsausflug zum «autobau»

Schon früh am Morgen im März fuhr der Reisebus die Belegschaft von Basel über Zürich, Winterthur, St. Gallen nach Egnach. Nach der langen Anfahrt kam man zu neuen Kräften beim feinen Mittagessen im Landgasthof Seelust, am schön gelegenen Bodensee.

Die Besichtigung der privaten Rennwagensammlung von Fredy Lienhard (senior) im «autobau», Romanshorn, war ein spezielles Erlebnis. Auf dem Gelände des alten Tanklagers konnten geschichtsträchtige Renn- und Sportwagen inklusive eines grossen Teils der Sammlung der Rennwagen von Peter Sauber bestaunt werden. Darunter waren auch Schweizer Fahrzeugkonstruktionen von Sbarro, Monteverdi, Enzmann und Rinnspeed zu bewundern.

Als perfektes Sujet für ein Gruppenfoto bot sich ein damals durch Dominik Wenger carrossierter Salmson-Rennsportwagen an, welcher per Zufall als Leihgabe in der Ausstellung zugegen war.

Alle waren begeistert von der Führung durchs Museum und den ausgestellten Fahrzeugen.



**VERWURZELT IN
DER REGION BASEL**



4.1 DIE GENERATIONEN UND DIE REGION

Die Familie Wenger stammt aus der Region Basel, um genau zu sein aus Reinach BL. Nachdem Dominik Wenger seine Wanderjahre beendet hatte und mit seiner Familie nach Basel zog, wurde Basel-Stadt für ihn und sämtliche folgenden Generationen zum Mittelpunkt. So sind seine Söhne, seine Enkelkinder und seine Urenkel in Basel-Stadt gross geworden, haben die dortigen Schulen besucht und sind bis heute mehrheitlich der Region treu geblieben. Aus diesem Grund war über all die Jahre der Hauptsitz der Unternehmung auch immer Basel-Stadt.

Die Dienstleistungen und Konstruktionen, welche die Unternehmung seit über einem Jahrhundert erbringt, waren von Anfang an immer auf die Region und das lokale Gewerbe zugeschnitten. So sind es auch seit jeher die Privatpersonen, KMU sowie Behörden aus der Region, welche unsere Produkte schätzen und die Existenz unserer Firma garantieren.

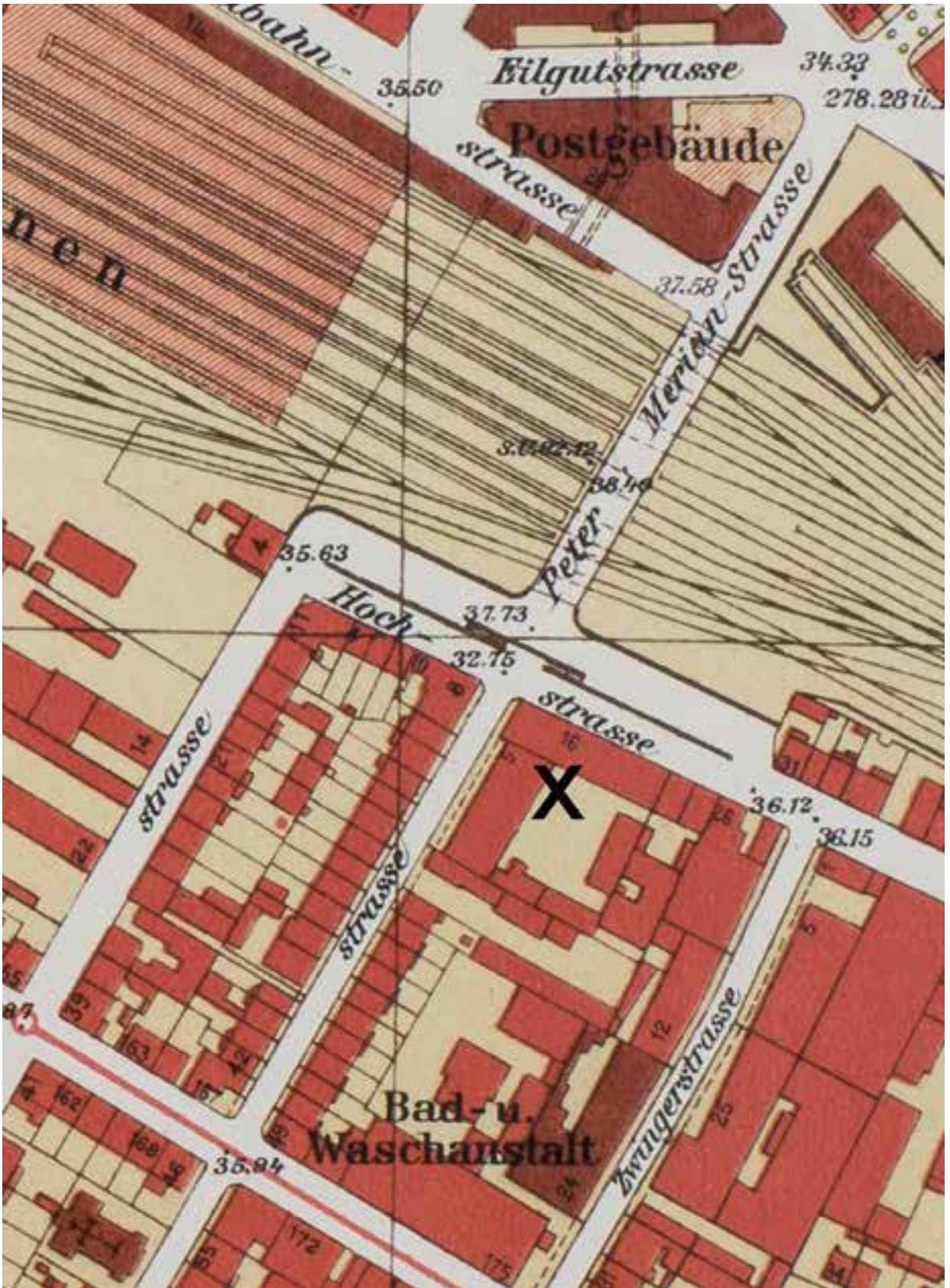
Im Bewusstsein der Verpflichtungen, welche mit der Führung eines KMU einhergehen, wurden über all die Jahre auch die gemeinnützigen Leistungen durch die jeweilige Generation erbracht. So wurden unzählige ehrenamtliche Stunden in Verbandsarbeit investiert. Dies für den Schweizerischen Carrosserieverband VSCI und seine Sektion Nordwestschweiz, für das Autogewerbe

und für den Gewerbeverband Basel-Stadt. Des Weiteren wurden im Rahmen der Möglichkeiten über sämtliche Generationen lokale Projekte und Anlässe finanziell oder mit tatkräftiger Mithilfe unterstützt.

Als Teil der erbrachten, gemeinnützigen Arbeit durch die Unternehmung muss auch die Ausbildung von unzähligen Lehrlingen über alle Generationen und 100 Jahre Firmengeschichte betrachtet werden. Diesen Personen wurde dadurch eine berufliche Perspektive eröffnet.

Noch heute sind in der gesamten Region in den Branchenbetrieben Fachpersonen anzutreffen, welche die Grundlagen des Carrosserieberufes und ihre Ausbildung bei der Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau erhalten haben.

Nebst den im Rahmen ihrer Tätigkeit für die Gemeinschaft erbrachten Leistungen waren und sind die vier Generationen auch privat in lokalen Gefügen engagiert, dies in Quartiervereinen wie z.B. dem Turnverein, in politischen Kommissionen, in kirchlichen Institutionen wie auch in Service-Clubs bei den Rotariern und den Lions.





4.2 AREAL HOCHSTRASSE 24, BASEL (1919–1924)

1919 Anmietung der Liegenschaft durch Dominik Wenger

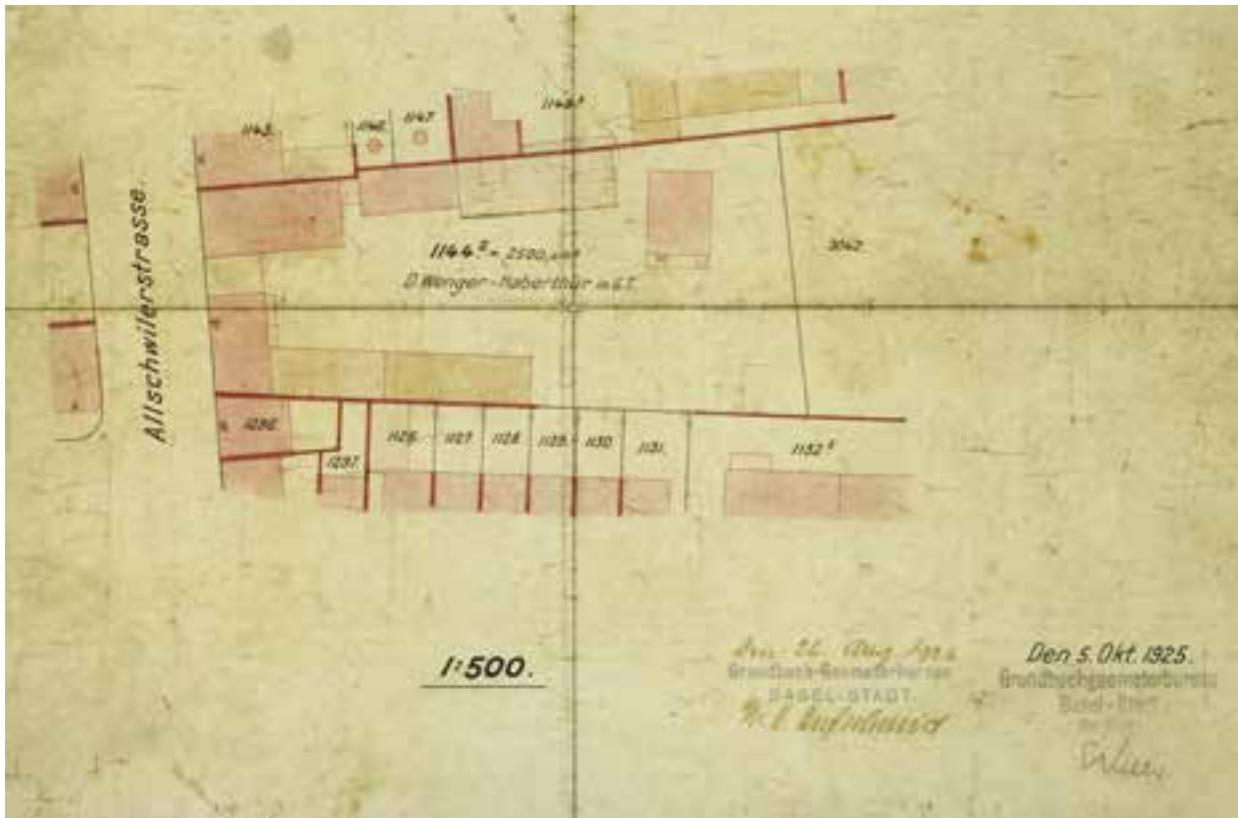
1924 Umzug in das neu erworbene Grundstück an der Allschwilerstrasse 15, Basel

Ab Gründung der Firma Dominik Wenger, Wag-
neri, im Jahre 1919 war die Firma an der Hoch-
strasse 24 in Basel als Mieter hinter dem Bahn-
hof SBB, domiziliert. Der Eingang zum Bürogebäude
war an der Hochstrasse 24, in die Werkstatt kam-
en die Fahrzeuge über die Einfahrt von der Pfef-
fingerstrasse her durch den Hof.

Damals hat Dominik Wenger mit seiner Familie in
der Küchengasse auf der Eingangsseite zum Bahn-
hof SBB gewohnt, also einen kurzen Arbeitsweg
gehabt.

1924 folgte der Umzug in das neu erworbene
Grundstück, an die Allschwilerstrasse 15 in Basel.

Leider existieren von den Räumlichkeiten an der
Hochstrasse nur noch wenige Unterlagen. Nach
1986 wurde das ganze Areal umgebaut. Es wich
einer grossen Überbauung, welche der UBS als
Schulungsgebäude diente. Heute wird dieses Ge-
bäude von Roche genutzt.



4.3 AREAL ALLSCHWILERSTRASSE 15, 4055 BASEL (1924–2002)

- | | |
|--|--|
| <p>1924 Kauf der Liegenschaft durch Dominik Wenger, neuer Standort der Firma</p> <p>1934 Ersatz der Türen im Büro und in der Sattlerei, Ausbau von Büro und Magazin</p> <p>1956 Vergrößerung der Spenglerei mit Anbau vor dem Holzschopf</p> <p>1958 Einbau der ersten Einbrennkabine</p> <p>1960 Abriss des alten Hinterhauses, darauf Neubau der Halle Fahrzeugbau mit Keller</p> <p>1964 Montage einer zweiten Spritzkabine hinten im Hof, Hofüberdachung im hinteren Hofteil, von der Spenglerei zur Malerei</p> | <p>1971 Neuer Ausstellungsraum parallel zur Allschwilerstrasse, rechts neben der Hofeinfahrt. Neue, moderne Aussenfrontverkleidung auf der ganzen Länge zur Strasse. Neuer Verkaufsladen Metzgerei Bell, links von der Einfahrt</p> <p>1974 Einbau einer neuen, zusätzlichen Spritzkabine mit 2 Trockenräumen</p> <p>1976 Übernahme der Halle Rudolfstrasse 10 im Eigentum, als Spenglerei, mit Durchfahrt in die Einstellhalle Thannerstrasse 34</p> <p>2002 Verkauf des Areal und Abriss der alten Bebauung, der Hauptsitz der Firma transferiert an den Standort Kingentalstrasse 77, Basel</p> |
|--|--|



Die Firma Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau wurde gross und bekannt am Standort Allschwilerstrasse 15, 4055 Basel, wo die Firma während 78 Jahren ihren Hauptsitz hatte.

1924 konnte Dominik Wenger dieses Areal käuflich erwerben. Bis zu diesem Zeitpunkt war die heute nicht mehr existierende Carrosserie Dietrich Mieter dieser Liegenschaft. Auch privat zügelte Dominik mit seiner Familie an den nahen Spalenring. Die zunächst zum Teil untervermieteten Räumlichkeiten im grossen Areal wurden mit der Zeit alle für eigene Zwecke beansprucht.

Die Autosattlerei wurde in den 30er- und 50er-Jahren stark ausgebaut, aussen sichtbar mit neuen Türen. Auch Büro und Magazin wurden erweitert und der Zeit angepasst.

Mitte der 50er-Jahre konnte eine neue Halle, angebaut in den Hof vor dem Holzschopf, durch die Carrosseriespengler bezogen werden.

CARROSSERIE







1958 wurde die erste 80°-Lackierkabine in Betrieb genommen, es folgte 1964 eine zweite im hinteren Arealteil.

1960 musste das alte Hinterhaus weichen, und auf der ganzen frei werdenden Fläche konnte neu die Fahrzeugbauabteilung eingerichtet werden.

Die Schlosserwerkstatt des Mieters Werner Stocker wurde aufgelöst, der Hochkamin abgerissen und an jener Stelle die Abteilung zur Fertigung der Jeep-Aufbauten installiert. Auch der frei werdende Platz der Garage Adolf Dufner konnte ab 1964 als Mechanik- und Spenglerei-Raum genutzt werden.

Zwischen den Hallen der Spenglerei und vis-à-vis der Malerei wurde eine Hofüberdachung realisiert, damit auch bei schlechtem Wetter darunter abgestellte Fahrzeuge im Trockenen stehen konnten.

1971 wurde die ganze Hausfront zur Allschwilerstrasse mit dem Einfahrtsbereich modernisiert und der Zeit angepasst: Auf der rechten Einfahrtsseite wurde ein grosszügiger Ausstellungsraum eingerichtet, worin Fahrzeugkonstruktionen und restaurierte Fahrzeuge der Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau an dieser stark frequentierten Quartiereinkaufsstrasse gezeigt wurden. Der linke Teil neben der Einfahrt wurde der Bell AG vermietet, welche dort eine Quartiermetzgerei realisiert hat.

1974 kam auch eine zusätzliche, grosse Lackierkabine mit zwei Trockenräumen in der Mitte des Areals, neben der ersten Kabine von 1958, zum Einsatz.

1976 konnte ein schon länger geplanter Durchbruch in die Nachbarliegenschaft, in die Rudolfstrasse 10, realisiert werden. Dies zur Verbindung der bestehenden Räumlichkeiten der Spenglerei mit einer neuen, grossen Halle für die Carrosseriespenger, welche im Stockwerkeigentum von René Wenger-Munz übernommen wurde, mit einer Ausfahrt durch die Einstellhalle der Thannerstrasse 34.

Trotz vieler Investitionen im Laufe der Zeit war die gesamte Infrastruktur schlussendlich in die Jahre gekommen. Auch der Standort mitten in einem reinen Wohnquartier, an einer bevorzugten Einkaufsstrasse, hat dazu geführt, dass im Jahr 2002, nach 78 Jahren Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau, das Areal verkauft wurde.

Die komplette Firma wurde so sukzessive am idealeren, beinahe doppelt so grossen Standort, an der Klingentalstrasse 77, zusammengeführt.





**CARROSSERIE
WENGER**

CARROSSERIE WENGER

Wir bringen alles unter einen Hut!
**Auf ein "NEUES"
im Kleinbasel**

Klingentalstrasse 77
4057 Basel
Tel. 061 686 99 00
(beim Habsb-Theater)

WENGER



WENGER





4.4 AREAL HAUPTSTRASSE 53, 4153 REINACH, BL (1971–1982)

1971 Anmietung der Liegenschaft an der Hauptstrasse 53 durch Maurice Wenger, Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau

1982 Umzug in das nun käuflich erworbene Grundstück an der Klingentalstrasse 77, 4057 Basel

1971 ergab sich die Möglichkeit, die ehemaligen Mitarbeitenden und die Infrastruktur der Firma Serval AG zu übernehmen. Maurice Wenger hat darauf das Bürogebäude und die Werkstatt an der Hauptstrasse 53 in Reinach angemietet. Unter der Leitung von Werner Christen, als Betriebsleiter, haben die auf Kipper, grosse Nutzfahrzeugaufbauten und Anhänger spezialisierten Mitarbeitenden nun für die Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau gearbeitet.

Das Areal an der Hauptstrasse 53 in Reinach, nahe der Kreuzung Aesch-Reinach und Reinach-Therwil, war bereits damals der Wohnzone

zugeteilt. Eine gewerbliche Weiternutzung wäre längerfristig oder bei einem Eigentümerwechsel nicht mehr möglich gewesen. So konnten nach dem käuflichen Erwerb des Areals an der Klingentalstrasse 77 in Basel die Mitarbeitenden und die Infrastruktur in die Räumlichkeiten an der Klingentalstrasse transferiert werden. Werner Christen wurde zu diesem Zeitpunkt pensioniert.

Auf dem Areal in Reinach entstand anschliessend eine Wohnüberbauung.







4.5 AREAL KLINGENTALSTRASSE 77, 4057 BASEL (1964–HEUTE)

- 1964** Mieten der Räumlichkeiten für Spengler- und Lackierarbeiten als Filialbetrieb für die Reparatur von Nutzfahrzeugen
- 2002** Der Firmensitz wird nach grossen Investitionen für Umbau und Ausbau von Spenglerei, Lackiererei, Fahrzeugbau sowie Büro- und Nebengebäude an die Klingentalstrasse 77 verlegt
- 1982** Kauf des ganzen Areals der Firma Gerspach AG, Heizöle. Neu erweitert mit dem Fahrzeugbau und den Mitarbeitenden des ehemaligen Standorts Reinach
- 2003** Bezug des neuen Wohn- und Bürogebäudes, Klingentalstrasse 71, mit neuem Kundenempfang
- 1995** Erweiterung der Nutzfläche für die Fahrzeugbauabteilung nach der Übernahme der Angestellten der Firma Heimbürger AG
- 2013** Die Produktionsfläche wird mit einer zusätzlichen Halle auf der angrenzenden Nachbarparzelle erweitert auf 5000 m²
- 1998** Einbau neuer Lackierkabinen und Installation der Fernwärme auf dem ganzen Areal für die Gebäudebeheizung sowie für die Lackieranlagen
- 2016** Das Vorarbeiterbüro und die Toiletten im Fahrzeugbau werden erneuert
- 2018** Die Buchhaltung und das Archiv erhalten neue Räumlichkeiten





18



Die beiden Wohn- und Geschäftshäuser Nummer 71 und 77 an der Klingentalstrasse geben die Zufahrt zu einem sehr weitläufigen Hinterhofareal im belebten Clara-Quartier, im Kleinbasel, frei.

Seit der Jahrhundertwende um 1900 war dieses Areal Standort der Firma Gerspach AG, Heizöle. Diese Firma, ein bedeutender Heizöllieferant, betrieb ab 1957 hier die erste Migrol-Tankstelle im Kanton Basel. 1960 haben bis zu 4 Tankwarte gleichzeitig Benzin ausgegeben und die wartenden Kunden bedient.

Nach der Übernahme als Mieter der Räumlichkeiten für die Spengler- und Lackierarbeiten im Jahr 1964 wurden in dieser Filiale der Firma Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau vor allem Nutzfahrzeuge repariert und lackiert. Hohe Räume standen im Betrieb an der Allschwilerstrasse nur bedingt zur Verfügung, war da doch die Einfahrtshöhe mit 3,6 m limitiert.

Fritz Gerspach, der Besitzer, ist 1974 gestorben. Ruedi Wenger, unter Mithilfe seines Vaters Maurice,

konnte 1982 das Areal von der Erbgemeinschaft Gerspach übernehmen. Die Tankstelle wurde saniert, später stillgelegt und zurückgebaut.

Im Hof, vis-à-vis der Carrosseriespenglerei und der Autolackierwerkstätte, welche die Firma schon seit 1964 genutzt hat, wurde nach dem Erwerb die Fahrzeugbauabteilung eingegliedert, welche zuvor während 11 Jahren in Reinach stationiert war.

Nachdem 1995 Geschäftsführer Anton Sütterlin und die Mitarbeitenden der Firma Heimburger AG übernommen wurden, kam es zum sukzessiven Umbau der Räumlichkeiten. Für die Feuerwehren der Region und die kommunalen Dienste durften damals grossvolumige Fahrzeuge und Container gefertigt werden, was die Anpassung der Werkstätten bedingte.

1998, nach längeren Um- und Anpassungsarbeiten und der Installation der Fernwärme auf dem ganzen Areal, welche umweltfreundlich von den Industriellen Werken Basels angeliefert wird, konnte diese sowohl für die Heizung aller



Gebäude auf dem Grundstück wie auch für den Betrieb der Lackierkabinen genutzt werden.

In den Jahren 1998 bis 2000 sind die alten Räumlichkeiten der ehemaligen Tankstelle und des fremdvermieteten Garagenbetriebes abgerissen und auf der ganzen Länge eine neue Halle für die Carrosseriespengler gebaut worden. Nur das alte Vordach der Tankstelle erinnert noch an den ursprünglichen Verwendungszweck.

Doch erst 2002, nach den grossen Um- und Ausbauten, wurde der Standort Klingentalstrasse 77 im Kleinbasel der Sitz der Wenger Carrosserie/ Fahrzeugbau. Mit ca. 4200 m² war dieses Areal doppelt so gross wie das verkaufte an der Allschwilerstrasse. Hier konnten nun alle Dienstleistungen an einem zentralen Ort angeboten werden.

2003, mit der Inbetriebnahme des neuen Bürogebäudes an der Klingentalstrasse 71, mit dem ansprechenden Kundenempfang und den markierten Kundenparkplätzen, wirkte der Betrieb nun alles moderner und offener.

Ein weiterer Meilenstein war die Vergrösserung der Arbeitsflächen im Fahrzeugbau um weitere 900 m². Durch das Zumieten einer weiteren Halle auf der Nachbarparzelle im Jahr 2013 liessen sich die Arbeitsabläufe optimieren. Daraus resultierten total 5000 m² Nutzfläche für die ganze Firma.

2016 wurden das Vorarbeiterbüro und die Toiletten im Fahrzeugbau den neuen Gegebenheiten angepasst.

2018 bekamen die Buchhaltung und das Archiv frisch umgebaute und renovierte Räumlichkeiten. Die beiden ältesten Gebäude auf dem Areal wurden gleichzeitig fachgerecht saniert und nach heutigem Standard isoliert.







WE
Carros

WENGER
Furnitur & Fabrik

WENGER/////
Carrosserie / Fahrzeugbau



WENGER/////
Carrosserie / Fahrzeugbau



DANK

Liebe Leserinnen und Leser

Wir haben Sie mit Begeisterung durch die 100-jährige Geschichte der Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau geführt.

Einblicke in die Familie und den Betrieb sollten Ihnen unsere Liebe und Leidenschaft zum Carrosserie- und Fahrzeugbau näherbringen.

Die Grosszügigkeit und Hilfsbereitschaft vieler Personen haben dieses Buch möglich gemacht. Wir danken allen, die uns dabei geholfen haben, dieses Buch zu vollenden.

Ein besonderer Dank gebührt Felix Pohl, Ina Kunz, Roland Schweizer, Michel Zumbrunn und Heinz Unger.

Herausgeber

Wenger Carrosserie/Fahrzeugbau

Redaktion

Ruedi & Arno Wenger

Copyright

Carrosserie A. Wenger & Cie

Auflage 2000 Exemplare

Gestaltung Camille Decrey / camilledecrey.ch

Druck Gremper AG, gremper.ch

Bezug **info@wenger-basel.ch**

Weitere Informationen **www.wenger-basel.ch**

Aus Gründen der Lesefreundlichkeit haben wir uns für die männliche Schreibform entschieden. Es sind selbstverständlich stets Personen männlichen und weiblichen Geschlechts gleichermaßen gemeint.

Der Einfachheit halber haben wir uns, wann immer möglich, für die Verwendung des aktuellen Markennamens und der aktuellen Berufsbezeichnungen entschieden.



gedruckt in der
schweiz

