

TEKNISK SPALTE



Enten du kjører din BMW eller Audi til jobb eller tar toget, er det en ganske stor sannsynlighet for at du får hjelp til å gjøre turen behageligere med hjelp av Sachs støtdempere. Nå er Sachs en del av ZF-konglomeratet, et sett av selskaper som utgjør en av de største leverandørene til bilindustrien. Men Sachs har vært i virksomhet allerede siden før begynnelsen av det 20. århundre. Ernst Sachs ble født i 1867, og han var en ivrig og konkurransedyktig syklist. Etter å ha vært lærling som en verktøymaker og senere fått erfaring som urmaker og mekaniker, hadde han rikelig med ideer om mekaniske forbedringer for datidens sykler. Han ble tildelt et patent i 1894 for frinavet, et kulelager støttet sykkelnav som senere ble kommersielt kjent under navnet "Torpedo". Ernst inngikk samarbeid med den vellykkede finansmannen Karl Fichtel i 1895 for å danne det Schweinfurt baserte verket Fichtel & Sachs med presisjonskulelager som spesialitet.

Forretningen ble umiddelbart blomstrende ettersom sykler fikk stor etterspørsel på den tiden, selv om også bilens tidsalder var gryende. Ved slutten av 1910-tallet, så hadde Fichtel & Sachs flere tusen ansatte og hadde blitt en av de største kulelagerprodusenter i Europa. Sammen med produksjon av lagrene og en betydelig virksomhet som også omfattet produksjon av sykkeldeler, igangsatte firmaet også produksjon av små to-takts motorer, i begynnelsen av den typen som ble montert på forsterkede sykler, men etterhvert også i lette motorsykler. Vi snakker nå om utviklingen tidlig på 1930-tallet, og dette er jo kjent historie for enhver Tempo entusiast.

Karl Fichtel døde i 1911 og i 1929, etter at hans enke døde, solgte familien sine gjenværende aksjer til Sachs. Rundt samme tid ble kulelagervirksomheten solgt til SKF, den store svenske produsenten som fortsatt opprettholder en betydelig tilstedeværelse i Schweinfurt sentrum for kulelagerproduksjon i Tyskland.

I 1932, ved dødsfallet til Ernst Sachs, tok hans sønn Willy Sachs over selskapet. Det hadde nå også utvidet sitt tilbud mot bilverdenen til å omfatte clutch'er og støtdempere - to produkter som fortsatt bærer Sachs navnet. Den yngre generasjon av Sachs også var et brennende medlem av Nazi partiet, med nære bånd til både Hermann Göring og Heinrich Himmler.



I krigsårene så produserte Fichtel & Sachs små motorer, bilkomponenter og clutch'er til stridsvogner, alt til Nazistenes krigsmaskineri. Det ble også besluttet å gjenoppta produksjon av kulelager under andre verdenskrig - dette som en nødvendighet for bruk til produksjonen av fly, stridsvogner og annen kjøretøyproduksjon. Dermed ble Schweinfurt et yndet mål for alliert bombing fra 1943. Byen ble sterkt skadet etter disse bombetoktene med store ødeleggelser i de fleste industriområder og boligområder. Likevel maktet tyskerne å spre kulelagerproduksjonen ut i hele regionen slik at den nesten nådde tidligere kapasitet ved krigens slutt i 1945.

Willy Sachs ble en kort tid internert av amerikanske styrker i Bayern etter krigen, men ble løslatt uten rettssak. Senere tok han sitt eget liv, og etterlot seg familiens formue i hendene på sin sønn, Günther. Han bemerket seg for sin Playboy-livsstil og hadde forhold til en rekke kjendiser, inkludert ekteskap til Brigitte Bardot og en svensk modell. Men Günther Sachs synes å ha hatt liten dag-til-dag interaksjon med driften av selskapet. I stedet forfulgte han sine lidenskaper som dokumentarfotograf, kunstsamler og levde selvfølgelig også opp til ryktet som «levemann» - han fikk kallenavnet "sexy Sachs" fra den europeiske pressen i 1960. Günther og en bror solgte aksjene sine i i selskapet på begynnelsen av 1970-tallet.

I løpet av 1960-tallet kjøpte Fichtel & Sachs en av sine største kunder for moped- og motorsykkelmotorer, den tyske motorsykkelprodusenten Hercules. Som en av de tidligste rettighetshavere av Wankel-roterende motorpatenter, produserte F&S den første Wankeldrevne motorsykkelen med Hercules W-2000 i 1974. Selv om den ble en kommersiell katastrofe med svært få eksemplarer solgt, er W-2000 fortsatt av historisk betydning for innovasjon.

Det tyske industrikonglomeratet Mannesmann kjøpte Sachs i 1987 og døpte datterselskapet Mannesmann-Sachs AG.

De videresolgte så sykkeldivisjonen og moped- og motorsykkeldivisjonen til andre investorer. Men serien fusjoner og avhendelser var ikke ferdig ennå:

Da Mannesmann også kjøpte den rivaliserende tyske støtdemperprodusenten Boge tidlig på 1990-tallet, fusjonerte de to divisjonene, og siden da har støtdemperne ofte båret Sachs-Boge navnene sammen. I 2000 kjøpte den britiske giganten Vodafone hele Mannesmann, først og fremst for mobiltelefonbeholdningen, men videresolgte raskt divisjonen som stod for produksjon av bilkomponenter til gigantiske ZF. I dag fortsetter ZF Sachs å

utvikle clutch og fjæringssystemer for bil og til og med til bruk i jernbanemateriell, og ZF Sachs er fortsatt en betydelig OEM (Original Equipment Manufacturer) og leverandør til bilprodusentene rundt om i verden. Selv produksjonen av sykkelkomponenter og divisjonen for produksjon av motorsykler eksisterer fremdeles, men under helt annet eierskap. Likevel så bærer disse mopedene og motorsyklene Sachs navnet.

