

TEKNISK SPALTE

Denne gang: Litt Sachs historie som innledning til en serie om motorer brukt av Øglænd.

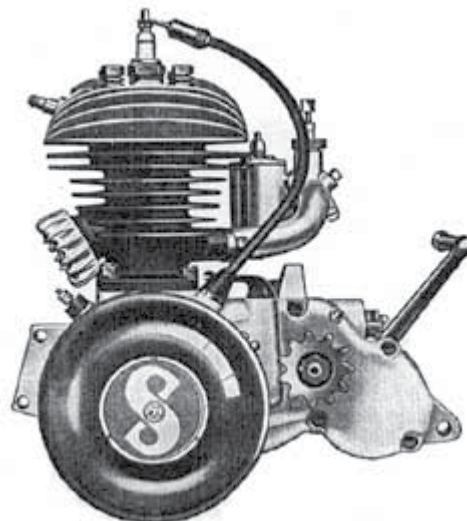


Sachs motorprodusent slik som vi kjenner selskapet ble grunnlagt i 1886 i Schweinfurt, Tyskland som "Schweinfurter Präzisions-Kugellagerwerke, Fichtel & Sachs". Som navnet sier så startet det hele med pro-

duksjon av presisjonskulelager til forskjellige mekaniske formål. I tillegg til kulelager så produserte selskapet sykkeldeler, og var kanskje mest kjent for patentet og produksjonen av Torpedo frinav til anvendelse i sykkelbakhjul.



Fra rundt 1930 åpnet det seg et nytt markedssegment i form av produksjon av motorsykkelmotorer. Disse motorene ble umiddelbart tatt i bruk av motorsykelprodusenten Hercules, og som de fleste Tempo entusiaster vet, også av Øglænd allerede i 1931 - til bruk i de første The World modellene. Øglænd, i likhet med Hercules, hadde samarbeidet med Fichtel & Sachs i sykkelsegmentet allerede fra begynnelsen av århundreskiftet, og nå hadde begge også etablert seg i



segmentet for lette motorsykler, og etterhvert også mopeder fra tidlig på 1950-tallet. I 1956 ble «Hercules-Werke» overtatt fra Fürth Grundig Group, men allerede to år etter overtatt av Fichtel & Sachs AG. Siden F&S motorer også ble anvendt av rivaliserende selskaper, forble oppkjøpet og integrasjonen en hemmelighet i Sachs Group frem til 1962-1963. I 1965 kjøpte F&S også Zweirad-Union (DKW, Express og Victoria). Produksjonen av Hercules' mopeder og lette MC'er ble først lagt til den tidligere fabrikken av Zweirad-Union i Nürnberg, og senere ble dette hovedkvarteret til Nürnberger Hercules Werke GmbH. Hercules to-hjulinger av forskjellige varianter var også en eksportartikkel, og i de markeder der Hercules navnet var be-



skyttet så ble typisk DKW eller bare Sachs anvendt som varemerker. Sachs ble etterhvert også en betydelig bildelprodusent, med clutcher og støtdempere som spesialitet. Sachs moped og MC motorer fortsatte å bli anvendt av mange merker frem til på midten av 90-tallet, inkludert også MC motorer opp til 250ccm. Selskapet leverte også 125 ccm og senere også 180 ccm motorsykler til det tyske forsvaret over en 20-års periode fra tidlig på 1970-tallet – kjent som Hercules Kradmelder.



Fichtel & Sachs sitt hovedkontor i Schweinfurt rundt begynnelsen på 1930 tallet

Øglænd var definert som en «Uhrkunde» som følge av det langvarige samarbeidet med Sachs. De hadde dermed en spesiell status som kunde, og kunne således påvirke Sachs til å produsere varianter av motorer tilpasset lokale forhold. Eksempelvis så ble SM-125-55 motoren kun benyttet i Norge som følge av endrede sertifikatregler for lette MC'er i 1957. Den ble også erstatnings/ byttomotor for 150-motoren idet den hadde samme vinkel på eksosstussen på sylindere de første par årene. De fleste av mopedmotorene som ble anvendt av Øglænd i de forskjellige modellene hadde også spesialtilpasninger utover markedet ellers i Europa pga. de spesielle spesifikasjonene for mopeder i Norge med 2,5Hk og 50km/t som rammeverk for ytelse, samt også spesielle krav til belysning som igjen medførte spesialutgaver av tenningsanlegget.

Mot slutten av 1990-tallet ble Sachs innhentet av en rekke økonomiske problemer, bl.a. relatert til pensjonsavtaler fra sykkeldivisjonen til Hercules. Selskapet gikk til skifteretten, men unngikk konkurs. Løsningen ble en vellykket overtagelse fra daværende ledelse. På denne tiden ble Sachs redusert til lokal montering av små, billige kinautviklede scootere som ikke sto i stil med fordums prakt. Den karakteristiske Sachs Madass var den eneste egenutviklede modellen som ble produsert fra den gjenlevende biten av Sachs på den tiden.

Men bobestyrer Wolker Boehm var ikke bare i stand til å videreføre selskapet, men også sette det i stand til å utvikle nye modeller, som for eksempel den nye XTC125, som ble avduket på Intermot-messen i Köln, Tyskland i oktober 2006. I 2007 flyttet selskapet til ny lokasjon i Nürnberg / Katzwang og 2008 skiftet selskapet igjen navn fra SACHS Fahrzeug- og Motoren GmbH til SFM GmbH. I 2010 har det blitt en av markedslederne i selvdrevne elektriske sykler, og utviklingen av nye motorsykler og scootermotoder har fortsatt, og bortfall av montering av billige scootere som under kriseårene. Tiden vil vise om de makter å gjenreise sin tidligere så sterke identitet.

