

## Es ist angerichtet!

Deutsch-französische Initiative  
Sachs-Bikes rundet Angebot mit Voxan nach oben ab



Schnell, schön, handlich:  
Voxan Black Magic.

Die Motorradmarke Voxan ist wieder präsent: Am 16. Dezember unterzeichneten Dr. Oliver Schnorr, Geschäftsführer der Nürnberger Sachs-Bikes, und Didier Cazeaux als neuer Inhaber der französischen Edelmarke Voxan einen Exklusiv-Importvertrag für Deutschland und Österreich.

Voxan war nach finanziellen Problemen der Firmengründer von dem französischen Immobilienmogul und Bootswerftbesitzer Didier Cazeaux am 18. Juni 2003 übernommen worden. Seitdem laufen die Bänder in Issoire in der Nähe von Clermont-Ferrand wieder.

Bereits im März 2005 sollen die ersten Motorräder an zunächst 50 geeignete Fachhändler in beiden Ländern ausgeliefert werden. Dr. Oliver Schnorr nach dem erfolgreichen Vertragsabschluss: „Mit Voxan haben wir eine weitere Marke im Boot, die unser Gesamtpaket mit ihren 1.000 Kubikzentimeter Hubraum perfekt nach

oben abrundet – und dazu einen exzellenten Ruf besitzt.“

Marketingleiter Dieter Scholz ergänzt: „Wir werden nicht den Fehler machen und die Fachhändler mit utopischen Stückzahlen eindecken. Bei den Erwartungen der ersten Jahre sind wir Realisten. Voxan ist eine Nischenmarke mit exklusivem Status, die sich durch Design und Lifestyle deutlich von der gewöhnlichen Masse abhebt und mit einem einwandfreien Triebwerk überzeugt.“

Voxan fertigt zur Zeit drei Modelle: Die Street-Scrambler mit hochgezogener seitlicher Auspuffanlage für Vollstrecker auf der



Vertrag unterschrieben: Didier Cazeaux (r.), Dr. Oliver Schnorr.

Landstraße, den Café-Racer, der nicht nur auf dem Boulevard einen perfekten Eindruck hinterlässt, und die Black Magic als Hommage an den Mythos der 60er, verbunden mit der Technik von heute.

Alle drei Modelle werden von einem längs eingebauten Zweizylinder V-Motor angetrieben, der bei 996 ccm Hubraum und 72° Zylinderwinkel 74/100 kW/PS entwickelt.

Bei der Konfiguration des Fahrwerks wurde neben Steifheit und Handlichkeit auch großer Wert auf modernes Design gelegt. So entstanden drei Modelle, die trotz des einheitlichen Motors einen eigenen und unverwechselbaren Charakter besitzen.



Bike für Vollstrecker: Voxan Street Scrambler.



Spielzeug für große Jungs und Mädels: Voxan Café-Racer.



Macht an und mobil

Sachs X-Road 125

Leistung: 11 kW (15 PS),  
Gewicht: 121 kg, Speed:  
100 km/h, Farbe schwarz-rot

Die Highlights des  
2005er Programms



Schafft Aktionsradius:

Sachs Saxonette Luxus E-Start  
Leistung 0,5 kW, Reichweite bis zu 100 km,  
Gewicht 30 kg, Speed 20 km/h, Farben  
Polarsilber, Blau



Aus der Hexenküche:  
Prototyp MadAss 500  
mit innovativem Rahmenkonzept.



Bequem und sparsam:  
Optima 45 / 25

Leistung: 2,0 kW (2,7 PS) bei 6000/min,  
2-Gang-Automatik, Speed: 45 km/h  
oder 25 km/h, Farbe blau



Deine Kumpel werden weinen:  
Sachs MadAss 125

Leistung 9 PS, Gewicht ca. 85 kg, Speed  
ca. 90 km/h, Farbe gelb, schwarz



Schnuckelchen mit High-Tech:  
SYM Mio 50

ein Roller zum Verlieben für alle, die auf  
klassische Formen und hochwertiger  
Fahrzeugtechnik stehen. Lieferbar ab  
Frühjahr 05.



Mit eingebautem Rückenwind:  
Elo-Bike Alu Touring

Leistung: 250 W, Reichweite: bis 80 km,  
Speed: ca. 24 km/h (Tretunterstützung),  
Farbe blaumetallic



Rockt kraftvoll im Trend:  
Sachs Quad 4rock 250

Leistung 13 kW (17 PS), Gewicht 180 kg,  
Speed 85 km/h, Farbe blau



Scharfe Kurven für Einsteiger:  
Malaguti F 15 AC

luftgekühlter 49 ccm-Einzyylinder-Zweitaktmotor, Leistung: 2,3 kW (3,3PS)  
Gewicht: 91 kg, Speed: 45 km/h

**D**er Mann könnte locker als Buchhalter durchgehen. Oder als Banker, Rechtsanwalt, Vertriebschef. Ordentliche Frisur, kleine Brille, immer freundlich und ausgeglichen. Kein Typ, der mit wirren Haaren und ebensolchen Ideen zum Schrecken aller Mitarbeiter die verrücktesten Motorräder entwirft und so als Daniel Düsentrieb den ganzen Laden täglich neu in Angst und Schrecken versetzt.

Dipl. Ingenieur ist er auch noch, so ein Maschinenbaulehrer, Marke taschenrechnerverliebt und zahlenversessen.

Und der hat die MadAss und Beast als den ultimativen Hingucker der INTERMOT 2000 entworfen und gebaut? Nie!

Doch! Hartmut Huhn, am letzten Tag des dritten Monats im Jahr 1953 im unterfränkischen Marktbreit geboren, wirkt auf den ersten Blick unspektakulär. Wir sind in seinem Büro verabredet. Genau dort, wo zu selbigen Hercules-Zeiten schon einmal die Sportabteilung untergebracht war und ein gewisser Jan Witteven über Leistungssteigerung und Wundermittel gegen verbrannte Kupplungen und brechende Rahmen brütete.

## Der fährt Rennen, der ist gut

Da wirkte der Hartmut noch beim Mutterkonzern Fichtel & Sachs im 100 Kilometer entfernten Schweinfurt, kümmerte sich um die Entwicklung der großvolumigen Einzylinder-Zweitakter und betreute die ausländischen Werksteams bei Geländeveranstaltungen. Sein Chef hatte ihn direkt von der Fachhochschule geholt, nachdem er erfuhr, dass dieser Kerl bereits in jungen Jahren bei Straßen- und Bergrennen heftig und vor allem erfolgreich mitmischte.

Bei den Schweinfurter Motorenbauern gab es um diese Zeit noch viel zu tun. Sie lieferten Kleinmotoren und Sportaggregate an viele Fahrzeughersteller in verschiedene Länder – jedes hatte seine eigenen gesetzlichen Bestimmungen. Darum gab es von einigen Typen bis zu 20 Variationen.

Hartmut Huhn machte Karriere bei Sachs, stieg erst zum Gruppenleiter, später zum Leiter des Motorenversuchs auf.

Es folgten viele Jahre, in denen der junge Huhn mal in Bergamo beim italienischen Werksteam agierte, dann wieder in Schweinfurt weiterentwickelte, seine Kreationen in Moto-Cross-Maschinen selbst ausprobierte – zwischendurch heiratete, mit seiner Frau ein Modegeschäft eröffnete, und an den Wochenenden Motorradrennen fuhr. In den Jahren 1982/83 den Ducati-Pokal gewann, dann aber den angebotenen Sprung ins Profilage scheute, weil „Motorradrennen um diese Zeit noch richtig gefährlich waren.“

Zu dieser Zeit mutierte der F&S-Motorradstern immer mehr zum Kometen, sperrten zahlreiche Abnehmer ihre Fabriken zu, weil sie gegen die fernöstliche Konkurrenz nicht mehr ankamen.



Der Macher und das Beast: Als stilvoller Abgang geplant, wurde der Prototyp zum Wendepunkt der Sachs-Story.

Die Versuchsleute entwickelten trotzdem weiter, manchmal sogar hinter dem Rücken der Geschäftsleitung, die längst die Einstellung eines Projekts verkündet hatte. Einige schnelle und siegreiche Sportmotoren haben offiziell nie existiert.

Ein anderes zukunftsweisendes Projekt dieser Zeit war ein Einzylinder Viertaktmotor mit 125 Kubikzentimeter Hubraum, der bereits auf dem Prüfstand lief. Dann konnte sich der damalige Vorstand nicht zu einer Serienfertigung entschließen, vertagte die Entscheidung Monat um Monat, bis schließlich der Beschluss zur Einstellung des Motorenbaus in Schweinfurt auf Konzernebene fiel. Heute wird gemunkelt, dass wesentliche Elemente des Motors bei einem anderen deutschen Hersteller in die Serienfertigung eingeflossen sind.

## Last Order: Rasenmähermotoren

Vom letzten Motor, einem Viertakter für Rasenmäher, wurden gerade 60 Exemplare gefertigt, dann ging im Schweinfurter Motorenbau endgültig das Licht aus.

Und Hartmut Huhn? Der hatte bereits rechtzeitig den Blick nach Nürnberg gerichtet, die – heute noch beliebte – Saxonette als Komplettfahrzeug entwickelt. Er nahm seine Mitarbeiter und zog – zumindest beruflich

– nach Nürnberg um. Dort ging es 1997 ziemlich drunter und drüber. Die Fahrradfertigung war verkauft, motorradseitig die Glocke zur letzten Runde geschlagen, und auf die Zukunft des ältesten Motorradwerkes der Welt setzte niemand mehr einen Pfifferling.

Als dann auch noch der holländische Sachs-Importeur Kock-Kleeberg die Mannesmann-Tochter übernahm und deren Mitarbeiter mit seinem „Mobilitätstrip“ an den Rande der Verzweiflung brachte, erkannte auch Entwicklungsleiter Huhn, dass er auch hier in Kürze wieder das Licht ausknipsen könne, wenn nicht etwas Entscheidendes passieren würde. „Wir mussten für Millionenbeträge ein in den VW Beetle passendes Klapprad entwickeln, das in dieser Form nie funktionieren konnte. Aber richtig viel Geld gekostet hat.“

Hartmut Huhn begann, unternehmerisch aktiv zu werden. Die Holländer hatten signalisiert, dass sie das ausgeblutete Nürnberger Unternehmen loswerden wollten. Ihm schwebte deshalb unter dem Begriff „United Stars of Europe“ ein Vertriebszusammenschluss kleiner Europäischer Mo-

torradfirmen gegen die fernöstliche Konkurrenz vor, mit dieser Idee ging er – was sich heute als Glück herausstellt – erfolglos auf Tournee.

## Stilvoller Untergang

Wenn schon untergehen, dann wenigstens stilvoll! „Jeder in der Branche war der Meinung, wir können nur noch Fremdfabrikate importieren und würden unsere Prima 5 S noch 100 Jahre weiterbauen.“ Seine Idee mit der Beast interessierte Kock-Kleeberg-Inhaber Rob van der Linden nicht mehr. Bei Suzuki waren die Sachs-Leute wegen der desolaten finanziellen Situation für weitere Motorenlieferungen (damals war eine 1000er mit Vierzylinder-Hayabusa-Motor im Gespräch) abgeblitzt. Und der Malayische Konzern Hong Liong hatte sich inzwischen für den Einstieg bei MZ entschieden. „Da waren wir zwei Monate zu spät im Gespräch.“

Wie bei jedem guten Roman oder Film passieren die entscheidenden Dinge, wenn alles schon aussichtslos erscheint. Hartmut Huhn stellte binnen dreier Monate die Beast trotzdem auf die Räder und den Prototypen auf die Motorrad-Weltmesse INTERMOT 2000. Der Fachpresse und Konkurrenz klappte ausnahmslos der Kiefer nach unten, und ein gewisser Dr. Oliver Schnorr erkannte das Potential, das in der finanziell ausgelutschten und von allen Branchenexperten abgeschriebenen Firma noch steckte.

Und weil bei jedem guten Drehbuch zum Schluss immer die Guten gewinnen, stieg der Unternehmer und heutige Geschäftsführer bei Sachs ein und kaufte zusammen mit Hartmut Huhn und Karl-Heinz Summerer die kümmerlichen Reste einer einst stolzen Fabrik im Nürnberger Süden.

Die Beast als Trumpf-Ass steht zwar auch heute noch als Einzelstück vor dem Büro von Hartmut Huhn, aber in der Firma wehte ab sofort ein neuer und vor allen frischer Wind.

Hartmut Huhn brauchte also kein zweites Mal das Licht ausmachen. Im Gegenteil, jetzt mussten neue Modelle

her, die der Fachwelt beweisen sollten, das Sachs-Bikes in der Lage ist, nicht nur ausgeflippte Einzelstücke, sondern auch alltagstaugliche Innovationen auf die Straße zu bringen.

Aber möglichst verrückt sollten sie sein, denn langweilige Fahrzeuge für eine Generation, die ständig nach ausgefallenen und extrava-

gantem Sachen sucht, gab und gibt es auf dem Markt schon genug.

So entstand auch die Idee zur MadAss? Hartmut Huhn lacht verschmitzt hinter seiner Brille, kramt ein dickes Notizbuch vor und blättert darin. Anhand der Notizen, die sich um die ersten Entwürfe gruppieren, lässt sich recherchieren, dass sie wohl auf einer eher langweiligen Management-sitzung gezeichnet wurden.

Andere Ideen entwirft er bei langen Flügen, wenn Zeit zum Nachdenken und Herumspinnen ist. Nicht alles, was in den zahlreichen Notizbüchern verewigt ist, wurde jemals wirklich ausprobiert, aber die Bücher liegen fein säuberlich geordnet im Huhn'schen Schreibtisch, und da schlummern noch einige abgefeuerte Ideen.

Und der private Huhn? Lebt weiterhin mit Frau Juliane und Kindern (Sohn Benjamin, 23, Tochter Katharina, 14) auf dem elterlichen Bauernhof in Marktbreit, besitzt eine Scheune mit alten Motorrädern, die er mit „zur Hälfte gesammelt, die andere Hälfte sind meine ehemaligen Rennmotorräder“ tituliert. „Noch habe ich keinen Nerv, sie alle zu restaurieren. Das alte Zeug wird in der Rente hergerichtet.“

Zur Arbeit fährt er die rund 100 Kilometer nach Nürnberg mit den Versuchsmotorrädern, privat Enduro- und Moto-Cross-Rennen auf einer VOR. Und liegt mit seinen 51 Jahren immer noch regelmäßig in der vorderen Hälfte des Starterfeldes. Das spornt auch Sohn Benjamin an, der inzwischen ebenfalls am Gasgriff dreht.

Hartmut Huhn hat der Opa mit dem Motoren-Bazillus infiziert. Der schenkte ihm einen Rex-Fahradhilfsmotor, den er tagelang – im Schraubstock eingespannt – laufen ließ. Das erste Motorrad, eine NSU Fox 125, kaufte er sich mit 14 Jahren für 5,- DM, später dann einen Scheunenfund namens BMW R 25/3 für 40,- DM. Ja, so etwas gab es damals noch.

## Segel statt Gasgriff

Und dann ist da noch die Geschichte mit dem Boot. Auf Drängen seiner Frau wurde die Rennerei aufgegeben und ein familienfreundliches und ungefährliches Segelboot angeschafft. Die Sache nahm allerdings einen nicht geplanten Verlauf, denn schnell hatte Hartmut Huhn den Reiz des Regattaseglens entdeckt und zog nun am Wochenende statt eines Motorrades das Boot auf dem Anhänger zu diversen Veranstaltungen.

„Dann kannst du auch wieder Motorradrennen fahren“ soll ihm seine Frau nach einiger Zeit erklärt haben. Was er auch sofort wieder tat.

Hartmut Huhn ist heute einer der drei Hauptgesellschafter der Sachs-Fahrzeug und Motorentechnik GmbH, beschäftigt in der neuen Versuchsabteilung 10 Mitarbeiter, drei Auszubildende und einen technischen Zeichner. Und hat immer noch jede Menge Spaß an der Arbeit.

Den kurzen Proberitt auf einer Triumph Rocket III mit 2,3 Liter Hubraum kommentierte er sinnierend: „Man müsste das Rahmenrohr von der MadAss 500 ein ganzes Stück verlängern – dann könnte es gehen.“ Dabei hatte er doch schon wieder dieses verschmitzte Lächeln im Gesicht.

## Die Macher

Was sind das für Typen, die sich Fahrzeuge wie eine MadAss ausdenken, sich um den Vertrieb kümmern, die Kohle zusammen halten, Fahrzeuge montieren, Garantiefälle abwickeln, Ersatzteile versenden, Lehrlinge ausbilden, Prospekte entwerfen? An dieser Stelle bekommen in Zukunft die Macher ihren Platz, die jeden Morgen die fette Sachs-Brille aufsetzen und dann nur noch eins im Hirn haben: Diese Marke wieder zu Glanz und Gloria der deutschen Motorradindustrie werden zu lassen.



Hartmut Huhn: Abrocken beim Sachs-Oktoberfest, Lösungen finden, Feierabendbier mit Karl-Heinz Summerer auf der Intermot 2004 genießen.



Elvis lebt – Nürnberg bebt: Abrocken bei Sachs-Bikes, bis der Doktor kommt!



Das kann nicht gutgehen: Opa an der E-Gitarre!

„Rock'n roll!“ ist einer der Lieblings-schlagtrufe von „Oli“ Schnorr, dem Sachs-Bikes-Geschäftsführer. Und weil der Rock'n Roll genau wie die Nürnberger Motorradschmiede schon so ziemlich alle Trends überlebt hat, werden beide wohl nie untergehen.

Nach der MadAss-Partie im Vorjahr lud das Unternehmen dieses Jahr seine Händler zu einem zünftigen Oktoberfest in den Nürnber-

## Der Nürnberger Süden bebt! Sachs-Bikes Oktoberfest

ger Süden ein. Das hatte mit dem Münchner Original ungefähr so viel zu tun wie Gurkenlaster-Rambo Daniel K. mit den Rolling Stones.

Verschreckte die einmarschierende Blaskapelle das gutgelaunte Publikum anfangs noch mit traditioneller Musik, so wandte sich die Stilrichtung binnen Minuten. Blitzschnell wurden E-Gitarren eingestöpselt und Verstärker angeworfen, stand plötzlich Elvis auf der Bühne, aus dem im Lauf des Abends noch Tina Turner, Joe Cocker, ZZ-Top und andere Größen des Musikbusiness wurden. Was ein paar Klamotten nebst Perücken und die perfekte Imitation doch alles ausrichten können.

Das Publikum dankte mit lautstarkem Beifall und rockte heftig ab – teilweise auch auf Bänken und Tischen.

Zu später Stunde entdeckte der Berichterstatter einen headbangenden Geschäftsführer, wild shakende Abteilungsleiter, und Mitarbeiter, die an diesem Abend ihre Arbeitsgegen die Tanzwut tauschten.

Es muss bereits jetzt damit gerechnet werden, dass auch im Herbst 2005 an der Nopitschstraße wieder die Fetzen fliegen.

**Rauf auf die Bänke, oben ist die Luft besser!**



Taktvoll genießen



Der Herr Geschäftsführer beim Headbanging.



„Werner 2005“

# Sachs-Bikes toppt!



Es war als Wiederauferstehung jenes inzwischen legendären Rennens zwischen „Brösel“ und Werner-Erfinder Rötger Feldmann und seinem alten Kieler Kumpel Holgi gedacht, das vor 16 Jahren leider zu Gunsten der vierrädrigen Blechkonserven ausging.

Anfang September auf dem Lausitzring, verdiente der Event den Zusatz „Goile Paaaartie“ leider nicht ganz. Lag es am Ort oder am Management – am Ende kamen statt der avisierten 140.000 gerade einmal 30.000 Besucher (Veranstalterangabe).

Selbst die Motorradindustrie hielt sich vornehm zurück – bis auf diese kleine, aber relativ durchgedrehte Truppe aus Nürnberg, die mit ihrer MadAss-Probefahrtaktion bei den Besuchern täglich für Stimmung sorgte.

Dirk Manderbach, inzwischen fester Bestandteil diverser Sachs-Bike-Shows und „Haus- und Hof-Stuntdriver“, überschlug sich mit seiner Spezialkonstruktion gekonnt drei Tage lang und vollführte anschließend mit einer – nahezu serienmäßigen – Mad-Ass Fahrfiguren, die das stauende Publikum besser nicht nachahmen sollte.

Fazit: Ein unübersehbarer Glanzpunkt, bei der sogar gestandene Kuttenträger mit einem fröhlich gepiffenen „Born to be wild“ auf MadAssen übers Festivalgelände donnerten. Brösel hat dagegen mit seinem „Red-Porsche-Killer“ auch die Revanche vergeigt: er blieb dreimal mit Motorproblemen schon am Start stehen.



Störe seine Kreise nicht ...



... und gekonnte Überschläge von Dirk.

### MadAss Owner's Club

Willkommen im MadAss-Owner-Club. Besitzer einer MadAss können sich unter [www.sachs-bikes.de](http://www.sachs-bikes.de) kostenlos registrieren lassen.



# Kuchen Mads & Quads

Motorrad Bach in Freising verkauft Sachs-Bikes und ist königlich-sachsischer Kuchenlieferant

Da macht einer 16 Jahre lang brav den Geschäftsleiter eines Motorradhauses, kommt dann mit seinem Chef kreuz und quer, schmeißt ihm kurzfristig die Arbeit vor die Füße und geht. Soll vorkommen.

Kam auch 1995 in der Nähe von Landshut vor. Der „Arbeit-vor-die-Füße-Werfer“ ist Kurt Bach, er findet kurz darauf in Freising vor den Toren Münchens einen weißen Fleck auf der Suzuki-Landkarte und eine leerste-

hat. Nun kann er vom Mofa-Roller bis zum großen Motorrad jedem Kunden, der seine Türklinke in die Hand nimmt, etwas passendes bieten.

Bach wird Sachs-Fan. Gattin Renate auch. Sie wird zur exklusiven Kuchenlieferantin für den Messestand auf der INTERMOT, Kurt organisiert die Kapelle für das Sachs-Oktoberfest in Nürnberg. „Das ist in Nürnberg ein ziemlich verrückter Haufen und eine große Familie. Kein Was-

einem Anhänger voller Saxonette-Leichtmosas zum Echinger Altenzentrum fährt und die Senioren zur Probefahrt auffordert, darf sich nicht wundern, wenn dort anschließend die große Mobilität ausbricht und die älteren Herrschaften fröhlich pfeifend durchs Erdinger Moos brettern.

„Wir dürfen den Kunden nicht allein lassen!“ fasst Kurt Bach seine erfolgreiche Firmenpolitik zusammen. Deshalb wird bei ihm auch



Die Bachs aus Freising: Renate, Kurt und Sohn Stefan sind echte Sachs-Bikes-Vollgashändler.

hende Halle. Daraus ein anständiges Motorradgeschäft zu machen, erfordert entweder einen prall gefüllten Geldbeutel – oder viel Arbeit. Kurt entschließt sich für die zweite Variante und spuckt in die Hände. Ziemlich oft. Denn mit dem Dom im Rücken und dem Münchner Airport fast in Sichtweite hat er schnell erkannt, dass ein Motorradhandel genau hier Zukunft hat. Ende April wird aufgesperrt, der Meister hat sein eigenes Geschäft und ist selbst Chef.

Und Sachs-Bikes? Verkaufte damals ein Kollege im Ort, der zwei Jahre später keine Lust hatte, sich mit Motorrädern über 50 ccm abzugeben. Die waren inzwischen im Programm und damals noch mit Suzuki-Motoren ausgestattet. Mit denen hatte Kurt Bach ja reichlich Erfahrung.

Er erkennt die Chance und Aufwertung seines Angebotes durch die fränkische Marke und schlägt zu: Seit diesem Zeitpunkt führte Zweirad Bach – wir schreiben inzwischen das Jahr 1997 – auch das blaue Logo der Franken im Briefkopf.

Die Sache entwickelt sich gut. Bach nimmt bis auf die Extremmarke VOR alle Sachs-Produkte ins Programm. Und stellt schnell fest, dass er damit einen Volltreffer gelandet

serkopf, da gibt's nur kurze Kommunikationswege, so was gefällt mir.“ Wer den Kurt kennen lernt, der weiß, dass er sich zu solchen Komplimenten nicht einfach hinreißen lässt. Schließlich ist er kein Branchen-Greenhorn, hat mit anderen Marken Höhen und Tiefen erlebt. Und noch nie auch nur einen Kuchen für sie gebacken!

Junior Stefan steigt ins Geschäft ein, erkämpft sich bei der Handwerkskammer eine Lehrzeitverkürzung und knallt den Herren dafür im Februar 2004 eine Gesellenprüfung hin, die sich sehen lassen kann.

Gattin Renate hilft ebenfalls im Geschäft aus, der Begriff „Familienunternehmen“ passt hier bestens.

Nach der Gesellenprüfung des Juniors ist jetzt Sebastian Merkel als Sohn eines Händlerkollegen aus München an der Reihe, sich als Zweiradmechaniker-Lehrling in die Geheimnisse der motorisierten Zweiräder zu vertiefen.

Über die schlechte konjunkturelle Lage wird im Unternehmen Bach nicht gejammert. Dafür zugepackt, organisiert. Und es werden neue Vertriebswege erschlossen: Wer mit

nicht mit Preisen geschleudert, sondern solide Arbeit abgeliefert.

Schließlich sind seine Kunden oft beruflich auf Motorrad oder Roller angewiesen, da müssen sie sich auf ihren Vertragshändler verlassen können.

Zur Kundenpflege wird auch mal eine Glühweinparty, ein Frühlingsfest oder Gebrauchtmotorradmarkt organisiert.

Die regionalen Messen bis zur IMOT in München sehen die Bachs als engagierten Aussteller. Frei nach dem Motto: Ran an die Leute, wir haben schließlich ein gutes und breites Angebot!

Für knifflige Fälle steht ein Leistungsprüfstand in der Werkstatt, für die Fahrerausstattung hängen reichlich Klamotten und Helme im Verkaufsraum. Und für Jeden haben die Bachs ein offenes Ohr, bieten fachlichen Rat und Hilfe, sie kennen schließlich ihre Kunden.

Hat dieser Mann eigentlich noch für etwas anderes Zeit? Hat er! Als Fußball-Jugendtrainer und Altherren-Chef findet Kurt Bach seinen sportlichen Ausgleich.



Das war im Sommer: Im Hintergrund das alte Verwaltungsgebäude, im Vordergrund die Baustelle für den Neubau.

# Platt gemacht

Dreistöckig geplant, vierstöckig errichtet – und jetzt vom Erdboden verschwunden: Das Verwaltungshochhaus an der Nopitschstraße erlebte im Spätsommer 2004 sein letztes Stündlein.

Am blau-weißen Verwaltungsbau hingen schon einige Firmenschilder: Zuerst die von Victoria, DKW und Express, als sich diese drei Firmen zur Zweirad-Union zusammenschlossen. Nach der Übernahme durch Fichtel und Sachs im Jahr 1969 und dem damit verbundenen Einzug der Nürnberger Hercules Werke dominierte dieser Schriftzug bis zum Verkauf der Fahrradfertigung und Namensrechte. Dann stand Sachs am Haus.

Aus, vorbei! An der Stelle der ehemaligen Firmenzentrale entsteht eine Großtankstelle mit Waschstraße.

Die Mitarbeiter von Sachs-Bikes zogen im August in einer gewaltigen logistischen Leistung binnen einiger Tage in ihr neues Domizil. Zwar steht der schicke dreigeschossige Neubau noch etwas verlassen im Zentrum des ehemaligen Firmengeländes, das soll sich aber schon in Kürze ändern, denn inzwischen haben weitere Unternehmen ihre Kaufabsichten an einzelnen Parzellen des insgesamt 145.000 Quadratmeter großen Areals angemeldet.

Altes Hochhaus fiel als letztes Bauwerk auf dem ehemaligen Firmengelände



Auszug aus Ägypten: Tagelageräumen und Kisten schleppen.

Im Erdgeschoss des neuen Gebäudes befindet sich mit dem Sachs-Bikes-Center ein Show- und Verkaufsraum, in dem so manches Schnäppchen auf die Kundschaft wartet. Pressetest- und Vorführfahrzeuge aus dem gesamten Programm des Unternehmens werden hier zu interessanten Konditionen angeboten, daneben kann der Kunde aber auch Neufahrzeuge aus der laufenden Produktion erwerben. Die Einweihung fand im Oktober statt.

Infos über das aktuelle Angebot im Sonderverkauf gibt es unter der Telefon-Nummer (0911)1202000.



Kleiner, aber viel feiner: Neue Sachs-Bikes-Verwaltung mit Show-Room und Verkaufs-Center.

Impressum: Sachs-Bikes Informer erscheint 4x jährlich • Herausgeber: Sachs Fahrzeug- und Motortechnik GmbH, Nopitschstrasse 70, 90441 Nürnberg, Telefon: (0911) 4231-0, E-Mail: info@sachs-bikes.de, www.sachs-bikes.de • V.i.S.d.P. Dieter Scholz • Grafik und Layout: ZWEIRAD-VERLAG, Fürth • Texte: Mathias Thomaschek • Fotos: Thomaschek, Gregor Schinner, Werk • Druck: Hofmann Druck, Nürnberg • Nachdruck und gewerbliche Nutzung redaktioneller Beiträge nur mit schriftlicher Zustimmung des Herausgebers. Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtum vorbehalten.

Wir bauen unser Händlernetz aus. Anfragen erwünscht!