

# Hercules weckt Leidenschaft

Nürnbergers Traditionsmarke besteht seit 125 Jahren — Start mit Hochrädern

VON ANGELA GIESE

Beim Zweirad schließt sich in der Industrie- und Wirtschaftsgeschichte der Kreis. Wenn jetzt auch Autokonzerne wie Daimler zum Elektrobike zurückfinden, hat dies viele Gründe: Der Zwang zum nachhaltigen Wirtschaften, der Verkehrskollaps in den Städten, die Parkplatznot, die Lust an der Bewegung. Hersteller wie Hercules profitieren vom Boom. Die Nürnberger Traditionsmarke hat auch heute noch, 125 Jahre nach ihrer Gründung, einen prickelnden Klang, solide und robust, hat deutsche Wertarbeit.

**NÜRNBERG** – Die zwei bemerkenswertesten Aspekte vorweg: Hercules und Sachs, einst in ihren Produkten eine große Einheit, sind heute Konkurrenten auf dem Mopedmarkt – wobei beider Fertigung, bis auf ein Mini-Segment, nicht mehr in Deutschland steht. Die zweite Besonderheit: Elektrofahrzeuge, die großen Hoffnungen unserer User Ziel, brachte Hercules schon vor 122 Jahren auf den Markt.

Doch der Reihe nach: Der große Pionier war Carl Marschütz. Er fertigte zunächst in Neumarkt die allerersten Velocipeds, Hochräder, die wenig später in Nürnberg an der Fürther Straße produziert wurden.

Marschütz' Vision war das Zweirad für alle, ein Volkswagen gewissermaßen. Dazu gründet er 1846 mit 22 Jahren die Velocipedfabrik Marschütz & Co., die erste Fahrradfabrik Nürnbergs, nach „Express“ die zweitgrößte auf dem ganzen europäischen Kontinent. Zu Beginn baute er mit

zehn Arbeitern Hochräder. Auf ihnen ließ er A nach B zu kommen, bedeutete allerdings eine enorme Herausforderung nicht nur für den Gleichgewichtssinn.

Matthias Murko, Leiter des Museums Industriekultur, berichtet von Begebenheiten für die Kultur wie „Knallereiben als Hundeschreck“ – es herrschte Krieg auf den Straßen. Wegen vieler Kopfstürze aus anderthalb Metern Höhe wurde der Fahrrad-Führerschein eingeführt. Zum Üben errichtete Marschütz sein Hercules-Velodrom an dem Ort, wo heute das Nürnberger Schauspielhaus steht.

Nach und nach siedelten sich an der Fürther Straße drei weitere Zweirad-Fabrikanten an, darunter Triumph. Um 1905 herum stammten vier von

10 000

Menschen arbeiten einst in Nürnberg Fahrradindustrie.

fünf Rädern in Bayern aus Werkhallen der Fahrradhochburg Nürnberg, 10.000 Menschen gab dieser Industriezwerg ihr Lohn und Brot.

Die Wurzel für dieses „Kompetenzfeld“, wie man heute sagen würde, lagen im vorindustriellen Nürnberg, als sich der Schwerpunkt der Metallbearbeitung entwickelte. Doch die Ära der Hochräder währte nur kurz. Zum Massenphänomen wurde erst das Vierrad. „Es war ja das erste individuelle Vehikel für die Massen“, erzählt Murko. Die Möglichkeit, eigen-

ständig größere Distanzen zurückzulegen, habe auch zur Emanzipation der Frau beigetragen.

Gut 100 Jahre später steht die Marke Hercules in Deutschland immer noch für solide, komfortable Produkte. Doch gefertigt wird seit Jahrzehnten nicht mehr in Nürnberg, sondern in erster Linie in Ungarn, 100 Kilometer hinter Budapest.

## Motor hilft über den Berg

Der Nabel der Hercules-Welt ist heute Schweinfurt. Am Deutschland-Stütz der holländischen Accell Group arbeiten noch rund 40 Menschen für Hercules. Genau drei Mitarbeiter sind noch aus den alten Nürnberger Hercules-Zeiten an Bord. Hercules sei eine „nach wie vor eigenständige Marke“ unter dem Accell-Konzern, haben Schwesmen namens Winona, Staiger und Hai Bike, berichtet Vertriebschef Mario Moeschler.

Die größte Freude bereiten ihm heute die Pedales, motorunterstützte Zweiräder. Die ersten Modelle kamen bereits 1985 auf den Markt. Die Muskelkraft wird vom Motor genutzt, das heißt: Während der Räder in die Pedale tritt, wird die Lithium-Ionen-Batterie aufgeladen – je stärker, desto größer die Reichweite, nämlich einmal 100 Kilometer. Immerhin 40 Kilometer weit und 40 Stundenkilometer schnell konnte man einst mit etwas Glück in der vierstündigen „Electro-Challenge“ von Hercules kommen. Das war 1889, also vor 122 Jahren. Wer glaubt, Elektromobilität sei eine Erfindung des 21. Jahrhunderts, ist recht gewaltig.

Viele Herren hat das Unternehmen kommen und gehen sehen: der Apotheker und Hustenbonbon-Hersteller Carl Soldan rangierte im Motorrad-Zeitalter von Hercules

darunter, ebenso wie Max Grunz, die, dessen Vater einst Meister bei Hercules gewesen war, 1963 wechselte zur Zweirad-Herstellerin Zichtel & Fichtel & Sach, und sich ein paar Jahre später um in die Nürnberger Nopitschstraße, auf das Gelände der ehemaligen Victoria-Werke. Wegen zusätzlicher Produkte scholl die Belegschaft von 380 auf zeitweilig 1000 Mitarbeiter an.

1995 spalteten sich die traditionsreichen Hercules-Werke in Nürnberg in zwei voneinander unabhängige Firmen: Das Fahrradgeschäft übernahm die niederländische Atag-Gruppe (heute Accell-Group). Der motorisierte Teil wurde umgetauft in Sachs

Fahrzeug- und Motorrentechnik GmbH und verblieb vorerst in der Fichtel-&-Sachs-Konzern, der von Mannemann. Auf der linken Seite des riesigen Firmenareals an der Nopitschstraße verwehte fortan Hercules, rechts Sachs. Doch das Nebeneinander der getrennten Marken war nicht von Dauer: 1999 kehrte Hercules Nürnberg den Rücken und zog mit der 380 (im Jahr 1995) auf inzwischen 170 Mitarbeiter geschrumpften Belegschaft nach Neuhof an der Zenn. Von dort ging die Wanderschaft 2007 weiter nach Schweinfurt. In Neuhof ist nur noch ein Lager gelieben.

## 400 Saxonen aus Kitzwang

Harle Zeiten machte die Sachs Motoren- und Fahrzeugtechnik GmbH durch. Mit dabei waren zwei Insolventen samt Management-Buy-outs. Seitdem ein Investor aus Hongkong eingestiegen war, heißt der Nachfolger von Sachs SMF. Von der früheren Sachs-Mannschaft, so Sprecherin Lola Mugosa, sind von den 94 Beschäftigten insgesamt heute noch rund 20 an Bord – auch der langjährige Technikerchef und -Entwickler. Fast die gesamte Produktpalette von Elektrofahrern bis zu Scootern wird heute in China produziert. Immerhin fertigt



Eine Lastwagen-Ladung voller fabrikneuer Motorräder. Das Werbeteam des Zweiradherstellers Hercules stoppte 1949 vor dem Verlagsgebäude der Nürnberger Nachrichten in der Marienstraße. Foto: oh

Motorrentechnik GmbH und verblieb vorerst in der Fichtel-&-Sachs-Konzern, der von Mannemann.

Auf der linken Seite des riesigen Firmenareals an der Nopitschstraße verwehte fortan Hercules, rechts Sachs. Doch das Nebeneinander der getrennten Marken war nicht von Dauer: 1999 kehrte Hercules Nürnberg den Rücken und zog mit der 380 (im Jahr 1995) auf inzwischen 170 Mitarbeiter geschrumpften Belegschaft nach Neuhof an der Zenn. Von dort ging die Wanderschaft 2007 weiter nach Schweinfurt. In Neuhof ist nur noch ein Lager gelieben.

## 400 Saxonen aus Kitzwang

Harle Zeiten machte die Sachs Motoren- und Fahrzeugtechnik GmbH durch. Mit dabei waren zwei Insolventen samt Management-Buy-outs. Seitdem ein Investor aus Hongkong eingestiegen war, heißt der Nachfolger von Sachs SMF. Von der früheren Sachs-Mannschaft, so Sprecherin Lola Mugosa, sind von den 94 Beschäftigten insgesamt heute noch rund 20 an Bord – auch der langjährige Technikerchef und -Entwickler. Fast die gesamte Produktpalette von Elektrofahrern bis zu Scootern wird heute in China produziert. Immerhin fertigt

SMF immer noch die gute alte Saxonetten, ein Leichtmofo, am Firmensitz in Nürnberg-Kitzwang, 400 Stück davon werden, in neuem Gewand, pro Jahr ausgeliefert.

Nach 1995 ging's mit Hercules bergab in vielen Wellen wurde Personal abgebaut, erinnert sich Franz Hartmann, 30 Jahre lang hatte er bei Hercules gearbeitet. „Im alten Werk an der Fürther Straße ging es familiär-gemütlich zu“, erzählt der heute 71-Jährige. Lange Zeit reparierte er in der Fabrik für Privatkunden Motorräder („Das ging damals noch“). Seine Leidenschaft für Motorräder und Mopeds bricht bis heute. Der Rentner unterhält sogar ein kleines Privatmuseum in Wüstenstein bei Streitberg. Zum großen Hercules-Jubiläumstreffen im Museum Industriekultur am kommenden Wochenende (24. bis 26. Juni) bringt Hartmann vier Exponate nach Nürnberg mit.

1 Bildergalerie unter [www.nn.de](http://www.nn.de) Zum 125. Geburtstag von Hercules treffen sich die Liebhaber historischer Sachs-, Wankel- und Express-Motorräder tagüber im Museum Industriekultur, veranstaltet in Zusammenarbeit mit der Hercules-Interessengemeinschaft.



Ein Vertriebsmitarbeiter arrangiert ein Hercules-Fahrrad: Das Bild entstand 2006 nach dem Umzug der Firma nach Neuhof an der Zenn – eine Zwischenstation. Foto: dpa