

Motorräder "Made in Willisau"

Autor(en): **Bossard, Chantal**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatkunde Wiggertal**

Band (Jahr): **78 (2021)**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-882436>

Nutzungsbedingungen

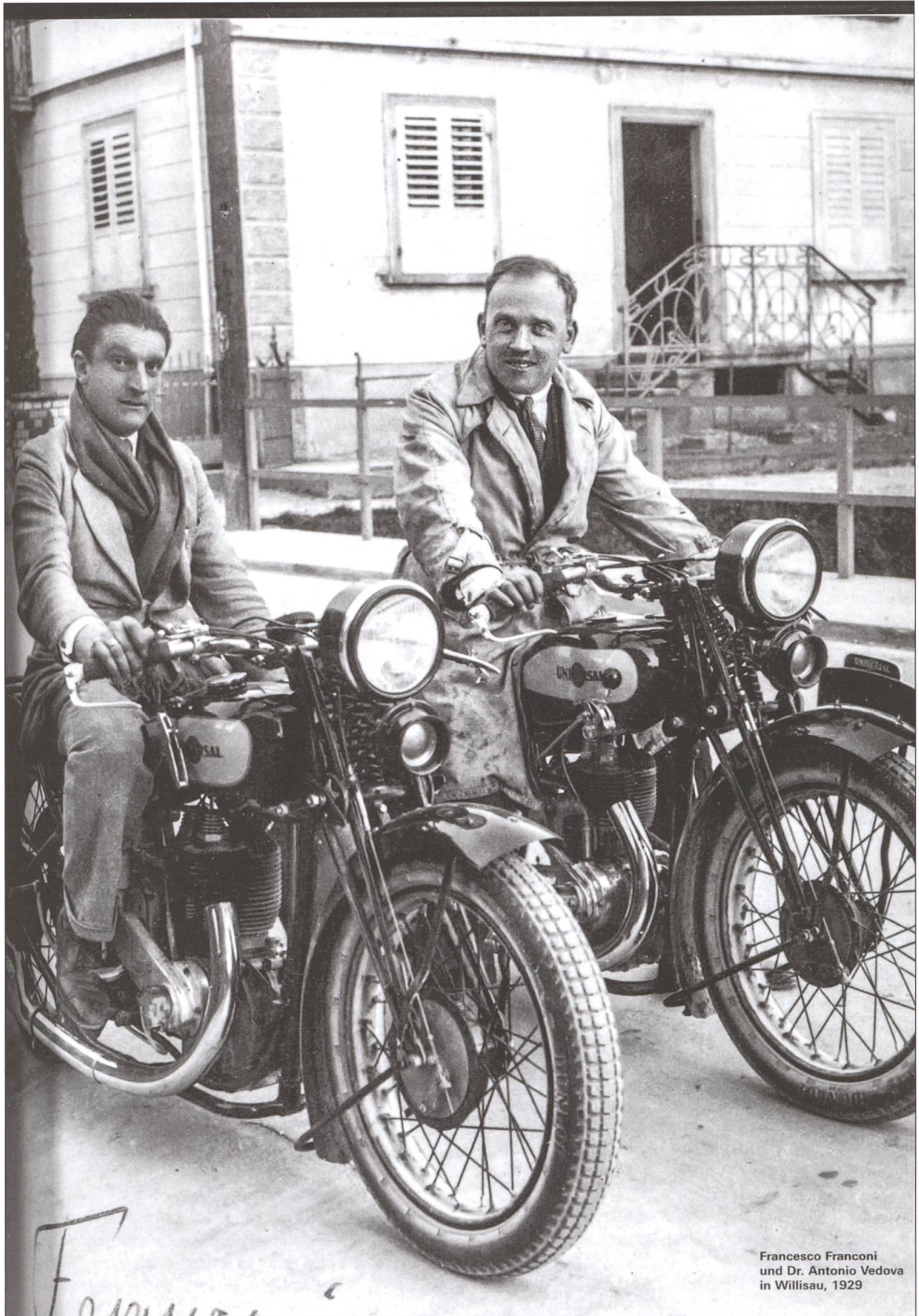
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Dr. Antonio Vedova (rechts) und der Schweizer Motorradrennfahrer Francesco Franconi in Willisau.

Motorräder «Made in Willisau»

Chantal Bossard

Universal war einst eine der bestbekanntesten Schweizer Motorradmarken. Ihre Geburtsstätte ist Willisau. Ein Blick zurück.

«Universal Motos, Paris – Willisau.» Diese Aufschrift ziert die Universal-Maschine von einem Doktor, von einem Pionier, von einem Chrapfner, von Antonio Vedova. Die Geschichte einer der einst angesehensten Motorradmarken der Schweiz beginnt jedoch weder in Paris noch in Willisau.

Steil und hart

Tessin, Ende des 18. Jahrhunderts. Antonio Vedova wächst in Peccia im Maggiatal auf, dort, wo die Bergwelt steil und die Arbeit hart ist. Gefragt sind starke Arme, schnelle Beine. Beides kann ersetzt werden. «Das hat seine begeisterte Liebe zum Motor wachgerufen», so steht im Prospekt «Warum Universal?» über Antonio Vedova geschrieben. Er geht nach Paris, studiert Technik und Wirtschaftswissenschaften, ist im Auto- und Motorradbau tätig, darauf folgte ein Studium der Volkswirtschaft mit Dissertation an der Universität Zürich.

Traum und Niederlage

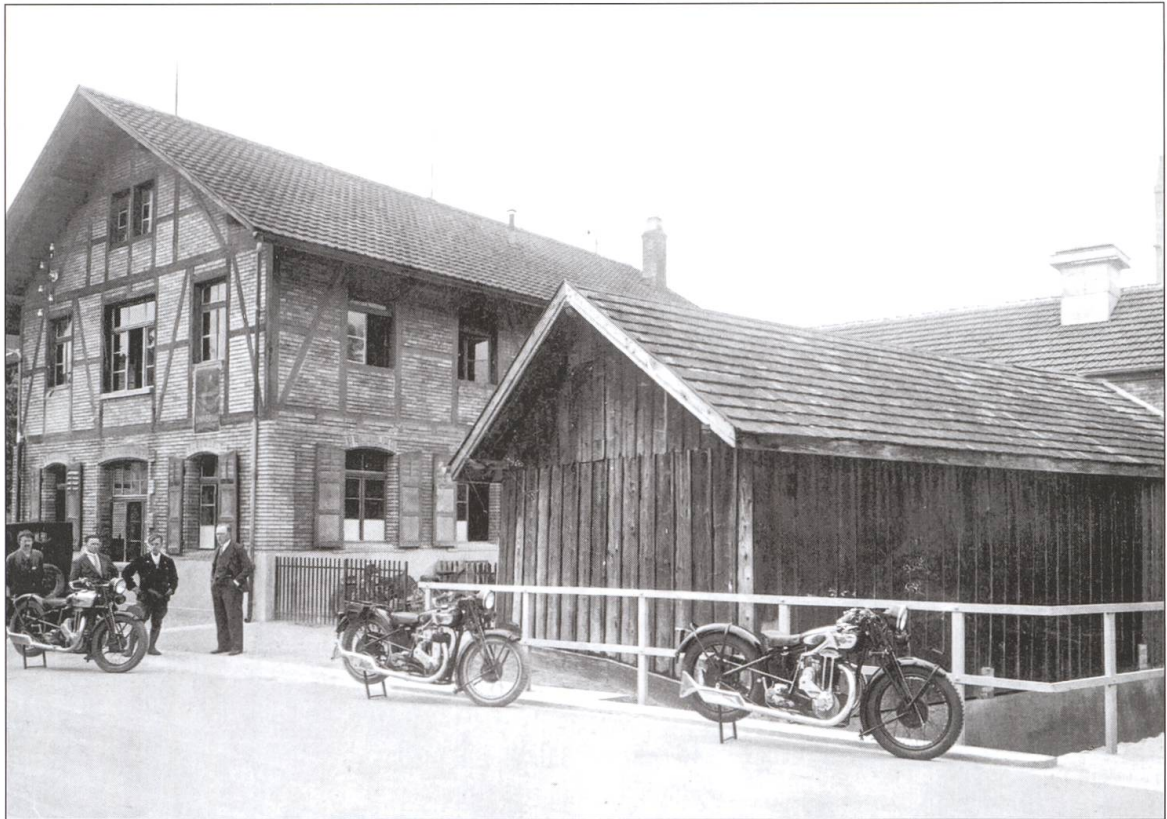
Derweil in Willisau träumt der Fahrrad-grosshändler Adolf Bühler davon, im hügeligen Hinterland ein motorisiertes

Fahrzeug zu produzieren. Er und sein Partner Anton Imhof, der Inhaber der mechanischen Werkstätte AG (Landmaschinen), stossen in der «Schweizer Illustrierten» auf ein Inserat für einen kleinen Einbaumotor namens FAMO von der Firma Reinmann im zürcherischen Hinwil. Aus einem Fahrrad werde innert Minuten ein Motorrad, das alle Steigungen erklimmen könne, steht da. Dass dem nicht so ist, müssen Imhof und Bühler schon bald merken.

Nächster Versuch: Das Motorrad mit dem klangvollen Namen «Helvetia» und einem ausgereiften englischen Villiers-Zweitaktmotor. Erneut ein Flop. Die Suche nach einem Konstrukteur, nach einem, der was von Motorrädern versteht, beginnt ...

Schluss und fertig

... und endet im Frühjahr 1928, als Antonio Vedova nach Willisau kommt. Wochen später erhält er bereits sein erstes Patent für einen Öltank für Motorräder, in den ein Akku integriert werden konnte. Vedova beweist also gleich zu Beginn seinen Charakter als unermüdlicher Konstrukteur. Aus Paris bringt er ein Anzani-Motorrad mit – schneller als alles, was Imhof und Bühler je produziert haben. Schluss mit qualmenden FAMO-Motoren, fertig mit der biederen Helvetia-Zweitakt-Welt. Vedovas Vorbild: Motorradhersteller George



Ansicht der Universal-Fabrik in Willisau, Aufnahme um 1929.

Brough. Die Brough-Superior-Maschinen des Briten gelten als «die Rolls-Royce» unter den Motorrädern.

Nach dessen Prinzip will Vedova bauen. Sprich: beste Qualität, höchste Klasse. Die Motor-Halbfabrikate lässt er von der renommierten Motorenfabrik JAP aus London liefern. Vorerst so eingebaut wie geliefert, zu späterer Zeit in der Firma weiterverarbeitet. Die Auspuffanlage stammt von Universal. Ebenfalls von Universal selbst und lobend in der Presse erwähnt: die eigene Einbrennlackerei.

Vedova setzte seine Ziele hoch an: Die schnellsten, besten, ausgeklügeltsten Modelle der Schweiz sollen aus Willisau kommen. Das soll die ganze Welt wissen. Universal wählt die Welt-

kugel als Emblem. Grössenwahnsinnig? Nein. Selbstbewusst.

Vedova arbeitet hart und diszipliniert, ist kreativ und selbstkritisch. Sogar an Rennen testet er seine Motorräder – eigenhändig startet Vedova unter dem Pseudonym «Müller».

Heirat und Übernahme

Jung, ambitioniert, und nach einem Jahr beinahe zu Ende. Der Börsencrash 1929 erschüttert die ganze Welt, auch Willisau. Imhof hat Liquiditätsschwierigkeiten. Er verlässt die Firma.

Die Landmaschinen übernimmt Ernst Beutler, damals Betriebsleiter der Fabrik, später Besitzer der Maschinenfabrik E. Beutler AG in Willisau.



Hochzeitsfoto von Berta Bühler und Dr. Antonio Vedova, 23. Oktober 1930.

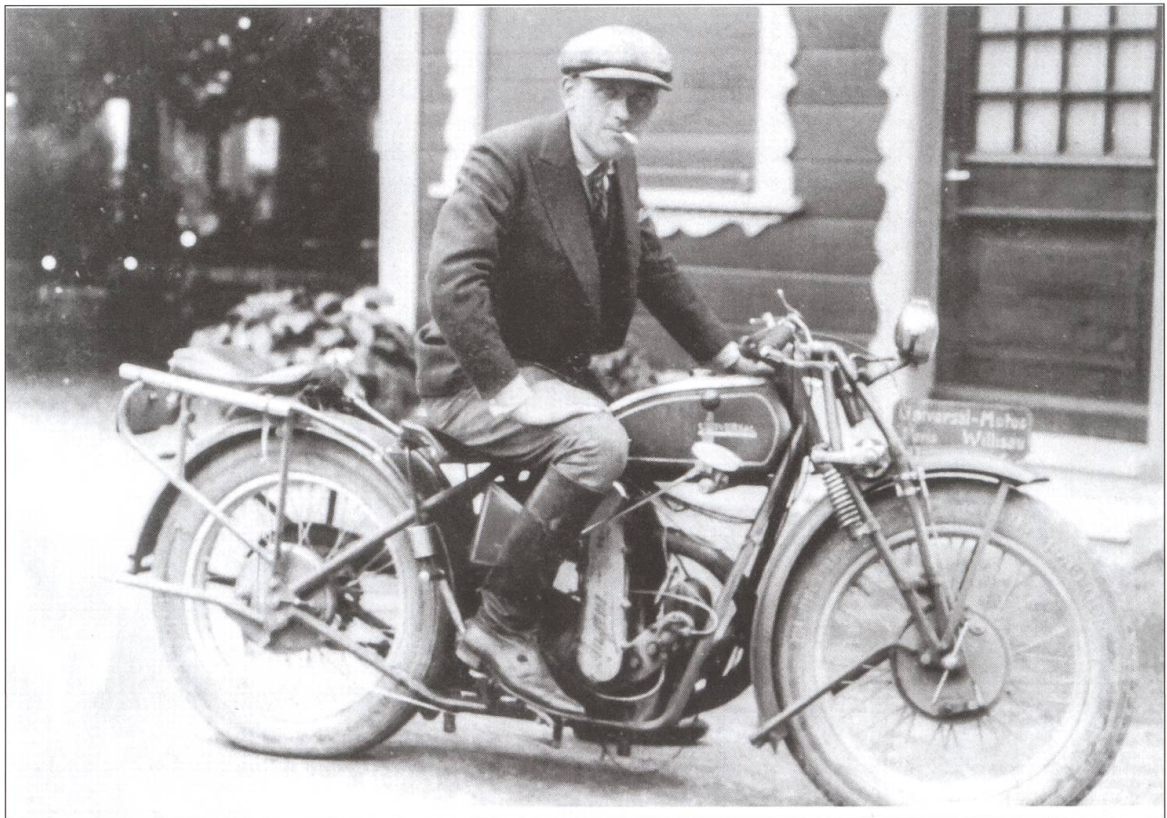
Adolf Bühler nimmt Geld in die Hand, startet die Produktion zusammen mit Antonio Vedova erneut. 1930 heiratet Vedova Bühlers Schwester Berta, zwei Jahre später übernimmt er die Firma.

Mit der Liebe kommt der Erfolg: Die Rennszene wird auf die Universal-Motorräder aufmerksam. Ihre Siege sind beste Werbung, merkt man bald in Willisau. Dank Bühlers finanzieller Unterstützung kann man ein hervorragendes Rennteam auf die Beine stellen. In den Rennen 1930 fahren Alfredo Carmine, Otto Zehnder, Francesco Franconi und Ernst Stärkle Universal-Maschinen. Nach den Siegen in Marnand-Villars, Martigny-La Forclaz und am Weissenstein-Rennen folgt der Auftritt Franconis an der Tourist Trophy (TT), auch bekannt als das schwierig-

ste Motorradrennen der Welt. Der Genfer fährt auf einer Renn-Universal, und auch wenn Franconi beim Training zuvor stürzt und das Rennen selbst nicht mehr bewältigen kann, so verschafft er dem kleinen Willisauer Werk trotzdem internationale Aufmerksamkeit. Daraufhin bringt Universal ein TT-Modell mit einem speziell getunten JAP-Motor heraus.

Platz drei und fehlender Platz

1935 beschäftigt das kleine Willisauer Werk trotz der Krise bereits um die 30 Arbeiter. Auch wenn der Markt schwierig ist: die Produktion kann gehalten werden. Universal rückt auf Platz drei im Schweizer Markt vor. Erfolg heisst Wachstum, Wachstum heisst Ausbau. Letzterer ist in Willisau für die Fabrik-



Konstrukteur Antonio Vedova auf seiner Universal in Willisau.

anlage nicht möglich. Es fehlt an Land. Beim Entscheid, andernorts sein Glück zu versuchen, spielt sicherlich noch Vedovas Hoffnung mit, leichter qualifiziertes Personal zu finden, wenn er näher an der Wirtschaftsmetropole Zürich produziert.

In Oberrieden findet er, was er sucht. Hier steht, unmittelbar am Zürichsee, die leere Fabrikhalle, in der einst der jurassische Flugzeugpionier und Konstrukteur Alfred Comte (1895 bis 1965) Flugzeuge baute. 1936 zieht die Universal AG ein. Ab dann bis 1956 werden am Zürichsee die Maschinen gebaut, die der Firma zu weiterem grossen Ansehen verhelfen.

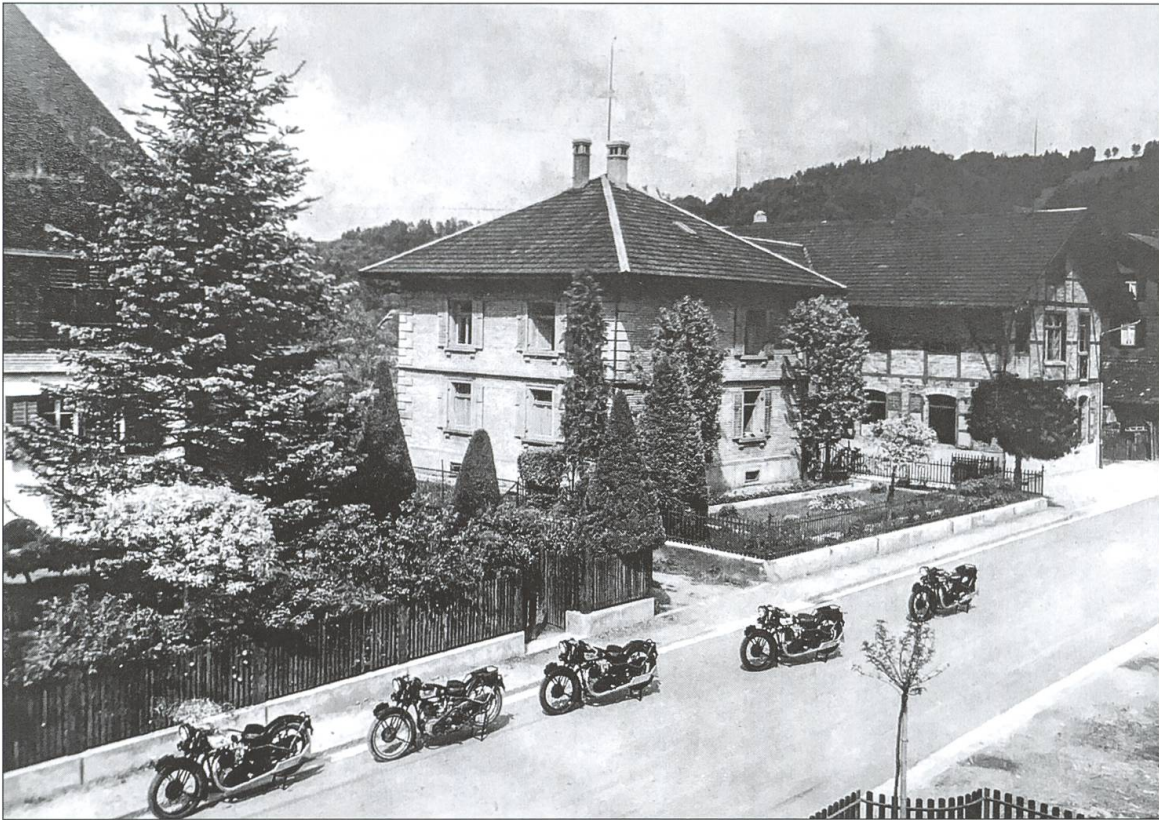
Einen weiteren Aufschwung bringen die Motorräder mit Boxermotor. Moto-

ren, unter Mitwirkung von BMW-Ingenieuren, hergestellt in Oberrieden. Sie verschaffen dem Unternehmen einen guten Ruf bei den Schweizer Behörden. 24 Polizeikorps werden mit diesen Universal-Maschinen ausgerüstet.

Maschinen und Krieg

Zweiter Weltkrieg. Als die gesamte Schweizer Armee am 1. September 1939 mobilgemacht wird, muss die AG am Zürichsee gezwungenermassen auf die Produktion von Kriegsmaterialien umstellen, denn Stahl, Gummi, Chrom und Kupfer waren nur noch beschränkt vorhanden, Benzin war gar nicht mehr erhältlich und wurde deshalb rationiert.

Doch der Zweite Weltkrieg hinterlässt bei der Universal AG auch posi-



Blick auf die Bahnhofstrasse Willisau, im Vordergrund die Modellreihe von 1929, hinten das Wohnhaus und die Fabrik.

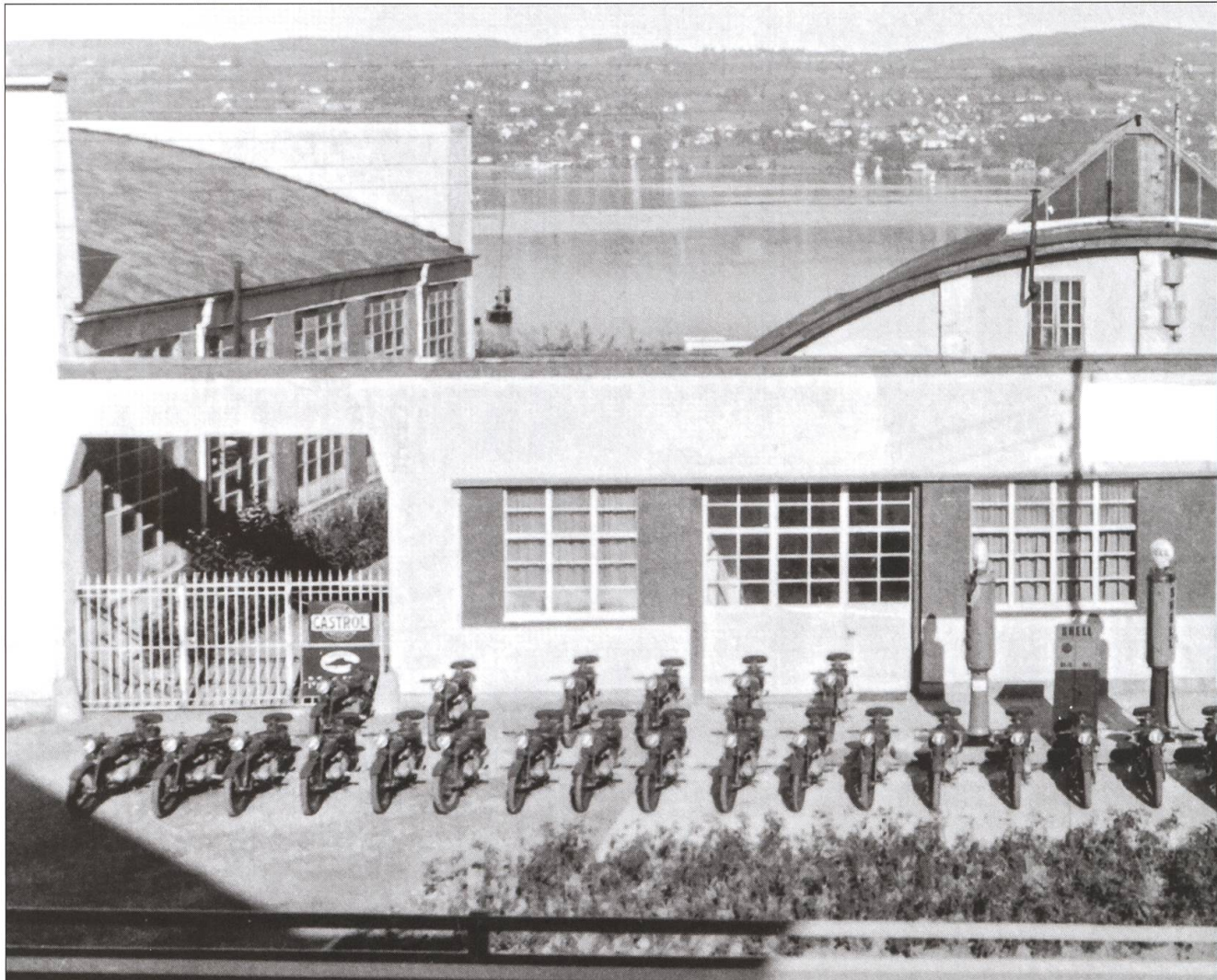
tive Spuren: Sie entwickelt nicht nur eine Armeemaschine für die Schweiz, sondern bekommt auch Aufträge aus Deutschland. Kritische Aufträge. Otto Siegrist, der ehemalige Chefmechaniker bei Universal, erinnert sich im Buch «Motorradfahren in der Schweiz», Band 2, wie folgt: «Wir mussten 50 Motoren als Aggregate für Kühlgeräte bauen. Sie waren als Kriegsmaterial für Libyen bestimmt. Wir mussten die Motoren nach Zürich zu Escher-Wyss liefern und dort montieren. Es war ein gewagtes Unternehmen. Da es für Hitler-Deutschland war, musste man es geheim halten.»

Bis 1962 werden in Oberrieden Motorräder gebaut. Die Jahresproduktion bewegt sich in den guten Jahren 1953 bis 1956 um 1200 Einheiten. Es wird ge-

schätzt, dass etwa 6000 Boxermodelle gebaut wurden.

Rasenmäher und Ende

Sechzigerjahre. Nachkriegszeit. Universal-Maschinen sind qualitativ hoch und entsprechend teuer. Autos und Kabinenroller hingegen werden in Massen vergleichsweise billig produziert. Bedachte Transportmittel boomen. Das könnte ein Grund sein, weshalb der Motorradmarkt zusammenbricht. 1958 stellt Universal die letzten Motorräder her. Dann verschwinden sie aus Fachzeitschriften, es wird ruhig. Erst zwei Jahre später hört man wieder von der Firma – «mit zwei Qualitätsmodellen erobert Universal den Rasenmähermarkt», heisst es in einer Zeitschrift. Auch Staubsauger und Schneefräsen werden



Die Universal-Fabrik in Oberrieden. Vor dem Gebäude warten Motorräder A680 auf die ...

produziert. Auch hier: mit Erfolg. Die Firma erreicht gute Verkaufszahlen und ist gar Schweizer Marktführerin. Anno 1962 verlassen die allerletzten Motorräder Oberrieden.

Am 24. Juni 1970 verstirbt Antonio Vedova im Alter von 72 Jahren.

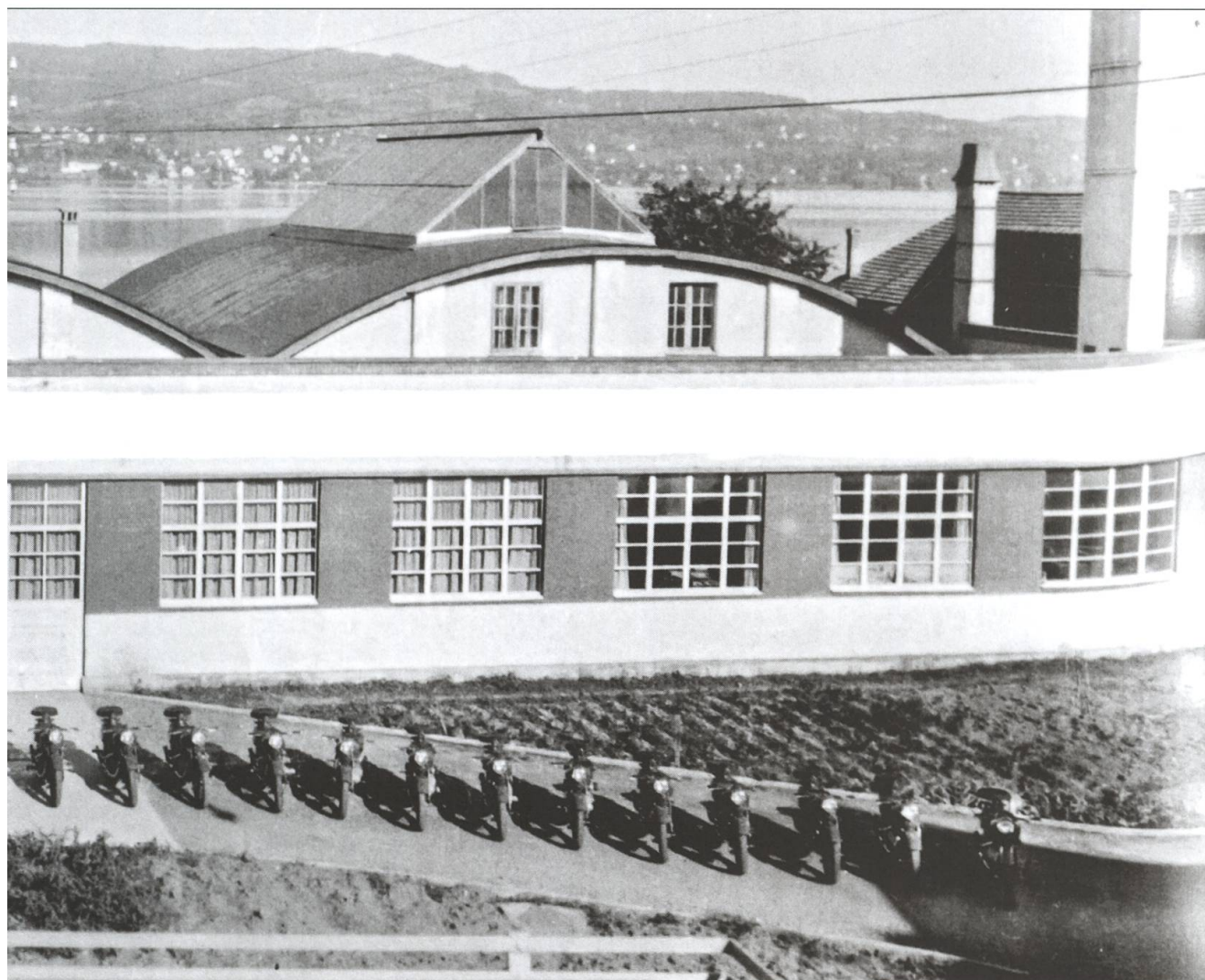
Die leerstehenden Fabrikgebäude in Oberrieden, die dem Kanton gehörten, wurden zunächst noch als Kulturraum zwischengenutzt. 1990 folgt der Abbruch. Das Bild heute ist ein gänzlich anderes: Dort, wo einst Schweizer

Flug- und Motorradgeschichte geschrieben wurde, stehen heute moderne Bürobauten und luxuriöse Wohnungen mit Seesicht.

Quellen

Die Informationen für diesen Text stammen von:

- Thomas Kohler (2007): Motorradfahren in der Schweiz 1930 bis 1959, Verein Freunde alter Motorräder (Hrsg.), 2. Bd., 1. Auflage.
- Helmut Krackowitzer; Klaus Fischer; Hans Haldemann (1992): Töff-Land Schweiz, SERAG (Hrsg.), 1. Auflage.
- Thomas Kohler: Universal – das besondere Motorrad, in: SwissClassics, 2007/2008, S. 106-109.
- Thomas Kohler: Die Schweizer Brough Superior, in: Moto Sport Schweiz, 2012, S. 18-20.



... Überführung zur Armee.

- Gespräch mit Willy Janssen (Universal-Kenner), Ruswil.
- Gespräch mit Bruno Fellmann (Universal-Kenner), Adligenswil.
- Gespräch mit Adolf Bühler (Enkelsohn), Willisau.
- Gespräch mit Franz Heini (Velos Motos), Wölhusen.
- Gespräch mit Cäsar Menz, Willisau.

Fotoquelle:

«Motorradfahren in der Schweiz 1939 bis 1959»,
Band 2, Archiv Thomas Kohler

Adresse der Autorin:

Chantal Bossard
Unterwald 1
6022 Grosswangen
chantal.bossard@hotmail.com

Zur Autorin:

Chantal Bossard ist in Grosswangen aufgewachsen und schreibt leidenschaftlich gern. Das hat sie sich zum Beruf gemacht: Seit 2017 ist sie als Redaktorin bei der Regionalzeitung «Willisauer Bote» angestellt. Im März 2020 schloss sie die Ausbildung an der Schweizer Journalistenschule MAZ in Luzern ab.