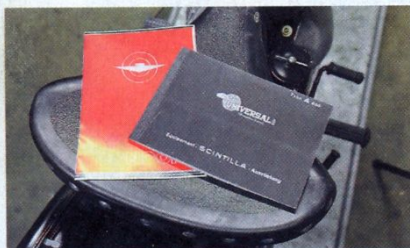


# Soldatenbraut

Gebaut für die Ewigkeit:  
Condor A680 – die große Schweizer  
V2-Armeemaschine auf der Werkbank

Der Schwerpunkt von Rolf Hadorns kleiner Motorrad-sammlung ist unübersehbar: BSA. Einzylinder und große V2-Tourenmaschinen aus den Zwanzigern hat er restauriert, klassische Twins der Fünfziger, und auch eine feine Rocket 3 steht fahrbereit da. Der Ehrenplatz in der Halle des Schweizers gebührt freilich einem heimischen „Töff“, einer Condor A680: „Sie ist eines der letzten großen Schweizer Motorräder. Schon deshalb kam ich nicht an ihr vorbei, als mir ein vermeintlich gutes Exemplar angeboten wurde.“

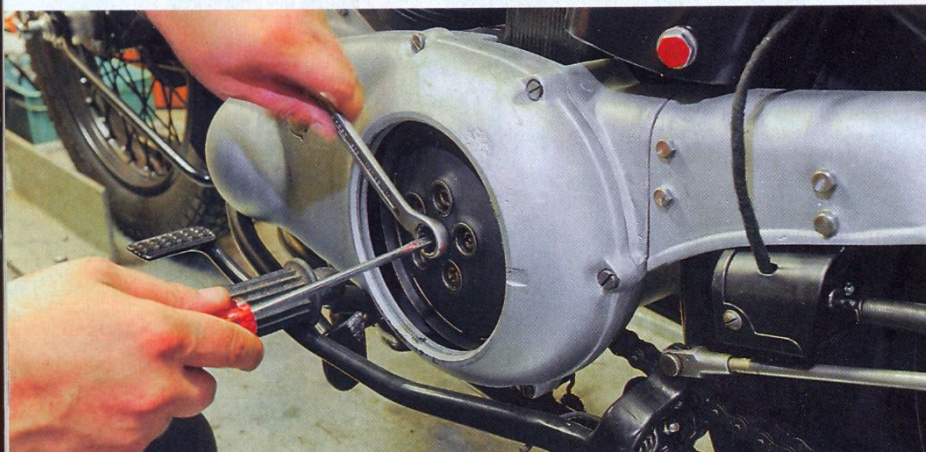
„Streng genommen hätte ich sie nicht komplett restaurieren müssen“, sagt Rolf Hadorn zurückblickend, während er die alten Fotos seiner Condor sichtet. Die ersten Bil-



Wenn doch mal Fragen offenbleiben: An alle technischen Unterlagen ist ranzukommen

der zeigen ein scheinbar intaktes, olivgrünes Motorrad, auf den Albumseiten danach sind die Einzelteile der V2-Maschine auf der Werkbank zu sehen. Was auf den Lichtbildern nicht zu entdecken ist: nennenswerter Verschleiß oder gar Defekte. „Der nato-olive Lack gefiel mir nicht, und vieles war von einem der Vorbesitzer eher lieblos zusammengehauen, mit falschen Schrauben, losen Teilen, undichtem Öltank, Rost im Benzintank und einem ölenden Motor. Und da hab' ich dann gedacht, ich mach's lieber komplett“, schildert der Schweizer die Ausgangslage.

„Die Condor A680 und ihre baugleiche Schwester von Universal sind erzsolide gebaut“, erklärt der gelernte Käser Hadorn. „Sie wurden im Auftrag fürs Schweizer Militär konstruiert, und das legte enorm hohe Maßstäbe an die Qualität an. Dass die erfüllt worden sind, habe ich dann bei fast jeder Schraube festgestellt, die ich rausgedreht habe. Wie robust das Teil ausgefallen ist, verraten allein schon die Gewichtsangaben: Meine 1942er Condor wiegt leer 205 Kilo – für ihre Zeit sehr stattlich. Vor allem aber durfte sie erstaunliche 230 Kilo zuladen – zwei Soldaten mit vollem Marschgepäck und Bewaffnung eben. Unter diesem Gesichtspunkt wundert man sich dann nicht

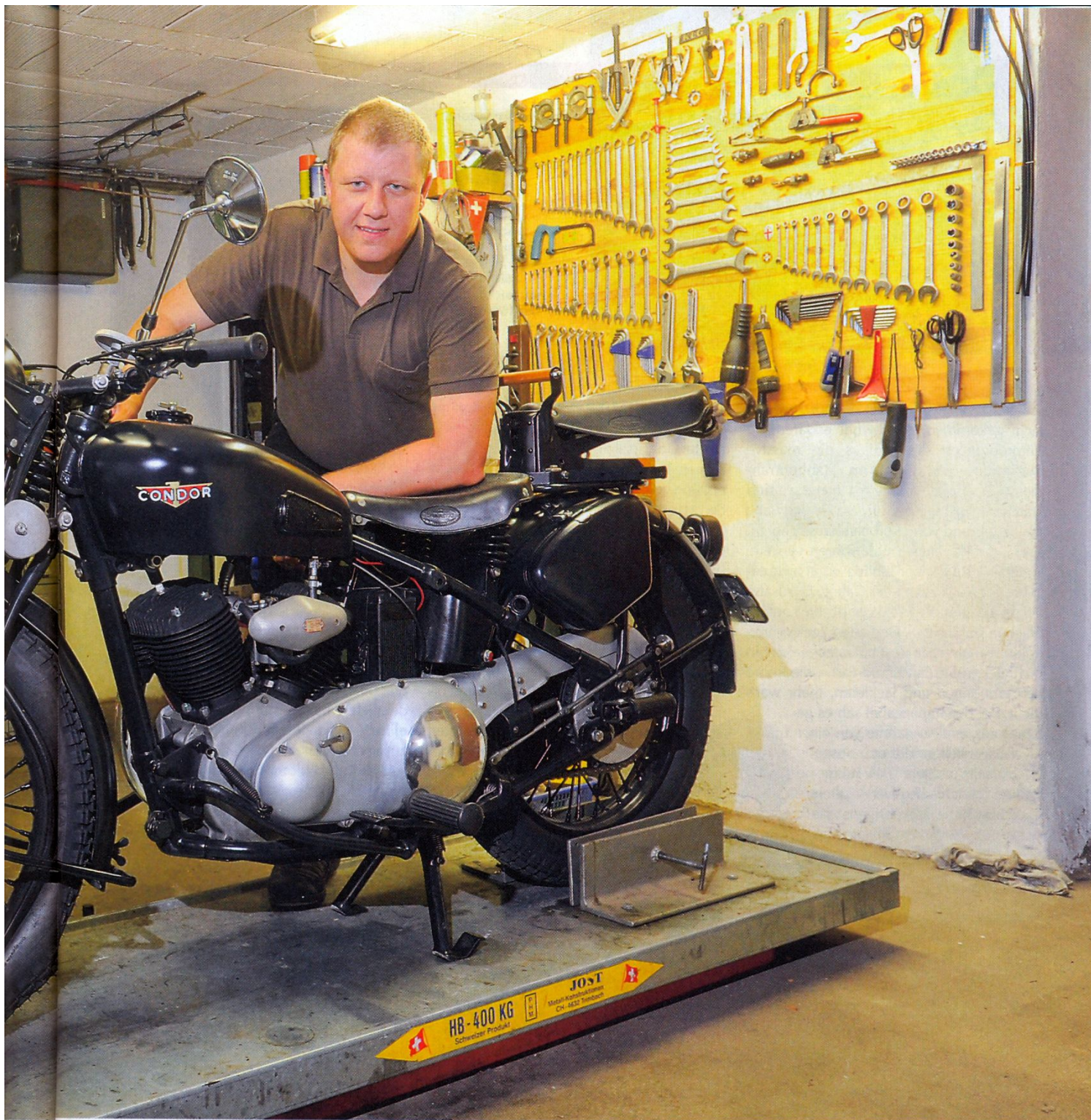


mehr über den massiven Rohrahmen und die stämmige Trapezgabel.“

Zeitgenössische Protokolle dokumentieren, wie die Armee die schwergewichtige neue Maschine auf Herz und Nieren prüfte, einer davon ist nachzulesen in dem tollen Buch *Motorradfahren in der Schweiz, Band 2*, von Thomas Kohler. Es schildert einen Testritt über den Pragelpass. Als „schlechten Saumpfad“ beschreibt der namentlich nicht

Alles praxisnah: Ein Servicedeckel erleichtert im Fall der Fälle die Einstellung der Kupplung





Wenn doch mal was passiert: Das originale Werkzeug ist vollständig vorhanden

genannte Protokollant und Testfahrer die Prüfstrecke und weist darauf hin, dass, „... wer seine Maschine schonend behandelt, von dieser Fahrt absehen wird.“ Schließlich führe der unbefestigte Weg mit bis zu 40 Prozent Steigung (!) im Zickzack über Felstritte und mit Steinblöcken durchsetzte Abschnitte. Bergab sei es zwar nicht so steil, aber dafür seien die „Straßenverhältnisse“ noch schlechter... Ein kleiner Dreh am Gas, und das Vorderrad krabbele über alle Hindernisse, die Bodenfreiheit sei enorm und „gemahne an englische Trialmaschinen“. Anderthalb Stunden dau-

ert die Offroad-Einlage (mit Standard-Bereifung und streckenweise mit Sozius!), dann steht das erstaunte Fazit des Testers: eine Beule im Krümmer, eine verbogene Fußraste, aber der Motor arbeite „...so normal, als ob er eine gemütliche Spazierfahrt hinter sich hätte.“

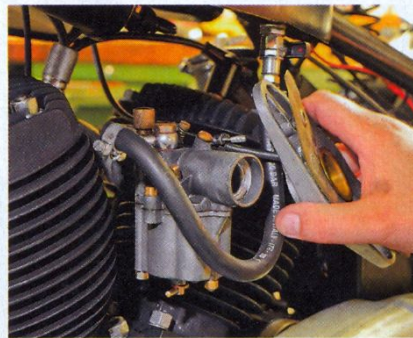
Wer heute, 70 Jahre später, vor der Condor steht, zieht den Hut vor den Leistungen des testenden Kradmehlers und denen der seitengesteuerten 680-Kubik-V2-Maschine. Auf die Idee, im Zusammenhang mit der schwergewichtigen Eidgenössin einen Vergleich, egal welcher Art, mit englischen Trialma-





**Originalausstattung:**  
Das Abschleppseil  
unterm Sattel gehört  
zur Militärausstattung

Nach Experten-  
meinung nicht die  
beste Wahl an der  
A680 (und hier  
komplett überholt):  
der 18er Vergaser  
von Oba



schinen zu ziehen, wären wir ehrlich gesagt nicht gekommen, gleichwohl erklären die Anforderungen des Militärs die massive Ausführung des gemufften Stahlrohrrahmens. Oberrohr wie auch Unterzug sind kräftig dimensioniert. Dort, wo sie sich nahe des Sattels und vorm Kurbelgehäuse gabeln, sind sie mit kräftigen Querrohren versteift. Unten verstärkt eine solide Motorschutzplatte das Rückgrat an der Gabelung zusätzlich, und auch der Lenkkopf ist mit Knotenblechen stabilisiert. „Den alten Lack runterholen, ein bisschen Rost abkratzen – ich bin nicht der größte Sandstrahl-Fan –, die Rohre neu grundieren und lackieren, mehr war's nicht. Bei der Trapezgabel sah es genauso aus, mit Ausnahme von ein, zwei Lagerstellen, die neu ausgebucht sein wollten. Das Fahrgestell ist tatsächlich unverwüchlich. Als Farbe habe ich übrigens das originale Schattenschwarz der Militärmaschinen gewählt – den zweiten Farbton, den es neben Militäroliv gab.“

Knapp über 1100 Maschinen entstanden bei Condor in Courfaivre, etwa halb so viele stellte Universal in Oberrieden her. Beide Firmen hatten sich Konstruktion und Produktion geteilt. Bei Condor entstanden unter anderem Getriebe und Radnaben, bei Universal die Motoren. Rahmen stellten beide Werke her. Nur eine sehr geringe Zahl der Motorräder ging an Privatkunden, alle anderen Exemplare orderte die Armee. Der Übergang zwischen Uniformierten und Zivilisten ist in der Schweiz freilich fließender als anderswo. Die Reservisten bekommen im Alpenländle nicht nur ihr Gewehr mit nach Hause, den Kradfahrern stand am Ende ihres Dienstes auch die Möglichkeit offen, ihr Motorrad zum hal-

ben Schätzwert mit heim zu nehmen. Eine private Nutzung war gestattet, uneingeschränkt dienstbereit hatte der Soldat im Ruhestand sein Krad aber zu halten, so wie die

Schweizer Dragoner einst ihren „Eidge-noss“, ihr Militärpferd. Der Zustand der zweirädrigen Soldatenbraut wurde anläss-

lich von Reserveübungen regelmäßig überprüft. Auch das sorgte dafür, dass die überlebenden Maschinen oft sehr ordentlich erhalten sind, zumal im Militäreinsatz in der Regel nur wenige Kilometer zusammenkamen.

Auch Rolf Hadorns Exemplar war ganz offensichtlich eine dieser, gepflegten, penibel gewarteten Maschinen. Das war klar, nachdem er den Motor zerlegt hatte, wie er sich erinnert: „Kurbeltrieb, Ventiltrieb, Zylinder und Kolben – nach knapp 70 Jahren war praktisch das gesamte Innenleben des V2 noch innerhalb der Werkstoleranzen. Die



**Dauerläufer:** Gut 110 km/h schafft das kurz übersetzte 205-Kilo-Motorrad. Vor allem aber schlägt es sich auf schlechten Straßen und Feldwegen sehr gut





Schön zu erkennen: die massive Konstruktion des Rohrrahmens, der völlig intakt war



Keine Schweißarbeiten: Anbauteile wie die Schutzbleche bekamen nur neuen Lack

Auf Nummer sicher: „Eigentlich war die Restaurierungsbasis fahrbereit“, sagt Hadorn



Als wär nix gewesen: Laufbahnen honen, Ventile einschleifen – mehr war nicht zu tun



Solide: Primärtrieb per Duplexkette, eine zweite Kette treibt die Scintilla-Lima an

Zylinder haben wir feingehont, die Ventile eingeschleift, ein paar Dichtungen erneuert, aber im Prinzip hätte es genügt, den 50-Grad-V2 ein bisschen zu putzen und ungeöffnet wieder einzubauen.“

Thema Motor: Die Ähnlichkeit des Universal-Seitenventilern mit englischen JAP-V2 ist weder zu übersehen noch verwunderlich, verbauten die Schweizer doch schon in den Dreißigern zugekaufte Ein- und Zweizylinder aus Prestwich. In einigen Publikationen wird im Zusammenhang mit der A680 gar von einer JAP-Lizenzfertigung gesprochen. „Pleueläufe und Kurbelwellenlager sind rollengelagert. Der vordere Pleueläufer ist gebogelt und umfasst den hinteren, der Hubzapfen der verpressten Kurbelwelle ist recht großzügig dimensioniert. Die beiden Nockenwellen und der rechts am Motor sitzende Scintilla-Zündverteiler werden über Zahnräder angetrieben, links überträgt eine solide Duplexkette die Kraft auf die Kupp-



Altes Neuteil: Unser Schrauber trieb tatsächlich einen neuen Endschalldämpfer auf

lung, eine zweite Kette treibt die Sechsvolt-Lichtmaschine an“, skizziert der Schweizer Schrauber den Aufbau des Langhubers (B x H: 70 x 88 mm/677 ccm) mit Trockensumpfschmierung und außenliegender Ölpumpe.“ Er liefert auch gleich noch einen weiteren Grund für den guten Zustand der Mechanik seiner A680. „Der Motor ist mit Blick auf optimales Drehmoment praktisch gedrosselt. Er liefert nur 20 PS und die schon bei 4200 Touren, das sind gerade mal 30 PS Literleistung. Und auch die Verdichtung war mit 5:1 sehr niedrig gewählt. Besonders hoch belastet war der Motor also nicht. Es sollte eben ein Dauerläufer und Bergsteiger sein, kein Renner. Auch das fußgeschaltete Condor-Vierganggetriebe ist mit der gebotenen Leistung eher unterfordert. Nicht ein einziges Lager oder Zahnrad musste ich bei meinem Teil wechseln – aufgemacht, sauber gemacht, zugemacht, das war's. Vielleicht liegt's daran, dass wir Schweizer eine gewisse Tradition im Umgang mit Zahnradern haben...“

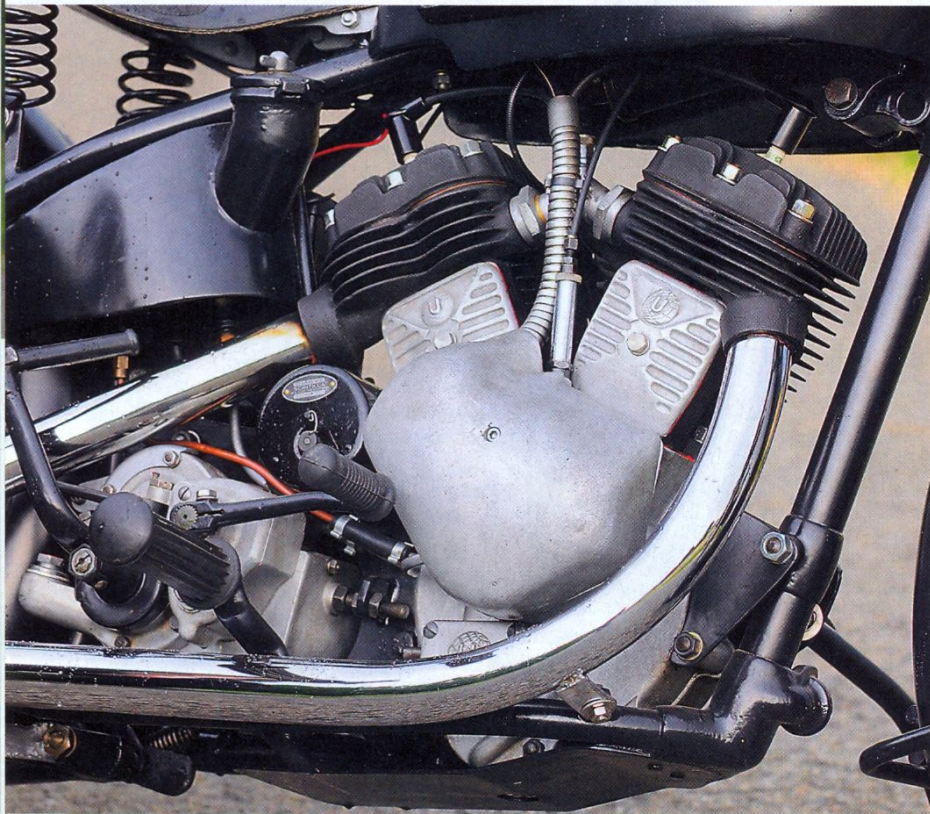
Was dagegen nicht so das Thema der Eidgenossen zu sein scheint, sind Motorradvergaser. Ab Werk montierten Condor und Universal zunächst Gasfabriken mit 18 Millimeter Durchmesser von OBA aus Oensingen nahe Bern. Die Firma war eigentlich auf die Vergaser von Stationärmotoren oder auch Landmaschinen spezialisiert, und dass die Motorradhersteller nicht richtig glücklich mit den Produkten des einheimischen Zulieferers waren, mag man schon daran erkennen, dass sie Mitte 1945, unmittelbar

nach Ende des Zweiten Weltkriegs, als die Versorgungswege nach England wieder offen waren, sofort wieder verstärkt auf Amal-Vergaser zurückgriffen. Auch später sollten etliche Besitzer ihre A680 entsprechend umrüsten, da die Abstimmung des 18er



Verborgene Qualitäten: Steckachsen, sehr solide Gabel, Kegelrollenlager im Lenkkopf





John Alexander aus Prestwich lässt grüßen: Der langhubige Seitenventil-V2 erinnert stark an JAP-Motoren. Der Motor ist präzise gefertigt, niedrig belastet und in Folge dessen erzsolide

OBA auf ordentliche Funktion in allen Drehzahl- und Lastbereichen schwierig war. An Rolf Hadorns Motor arbeitet nach wie vor die originale Gasfabrik, sie gehörte aber zu den Teilen, die wirklich komplett überholt werden mussten. Die nötigen Neuteile, von den Düsen bis zum Gasschieber, gab es aber glücklicherweise noch neu.

Insgesamt war kein Ende der guten Nachrichten in Sicht: Alle Blechteile waren intakt und mussten nur lackiert werden. Dasselbe galt für die 19-Zoll-Räder, die natürlich praxisnahe Steckachsen für den schnellen Ausbau haben. Zwar tauschte der Restaurierer die Radlager, die Felgen mussten aber kaum nachzentriert und keine einzige Speiche getauscht werden. Die Bremsbacken bekamen selbstredend neue Beläge, die Bowdenzüge fertigte der Condor-Mann neu, aber praktisch nichts ging über solche Routine hinaus, auch nicht die Arbeiten an der Scintilla Bordelektrik (made in Switzerland) mit Batterispulenzündung. Kabelbaum sowie Kerzen, Kontakte und andere Verschleißteile sind neu, an der Hardare wie Lima oder Verteiler blieb es bei ein wenig Kosmetik.

„Wie gesagt: Eigentlich hätte ich das Motorrad nicht komplett restaurieren müssen. Aber ich wollte sie nun mal im Farbton Schattenschwarz KAT 121, und wenn ich sie zum Lackieren schon zerlegen muss, kann ich eben auch schon mal nach der Technik sehen, das war mein Gedanke.

Dass ein 70-jähriges Motorrad nur eine große Inspektion braucht, um wieder auf die Straße zurückzukehren, finde ich schon bemerkenswert“, sagt Hadorn und klappt den Kickstarter aus. Ein, zwei Tritte, und der Seitenventil-V2 läuft. Auch diese Startfreudigkeit war einer der Punkte, die die Kradmelder an der A 680 so schätzten. Ebenso wie solche Kleinigkeiten wie die Steckachsen der Räder, die durch eine Aluhaube vor Dreck und Wasser geschützte Zündung, das einfache Aufbocken oder das präzise zu

## A680-Fakten

### Insgesamt knapp 1700...

...Condor und Universal A680 entstanden zwischen 1942 und 1946. Eine vergleichsweise große Zahl von ihnen hat überlebt, mal ist von „mehr als 100“, mal gar von „rund 250“ Maschinen die Rede. Besonders selten: zivile Exemplare, die mit reichlich Chrom, feiner Lackierung und Linierung sowie zwei einzelnen Chrom-Schalldämpfern sehr elegant daherkommen.



### Die Preissituation

Classic Data taxiert Top-A680 mit 11.000 Euro, Restaurierungsobjekte mit eher zu niedrigen 1400 Euro. In Schweizer Insiderkreisen werden bis zu 20.000 Franken für korrekt aufgebaute Exemplare verlangt. Der beste Weg zur ersten Kontaktaufnahme mit der eidgenössischen Motorradwelt: das Forum der Internetseite [www.fam-amv.ch](http://www.fam-amv.ch)

schaltende Getriebe. „Ein 680-Kubik-V2 mit 20 PS – das ist auf den ersten Blick nichts Spektakuläres. Aber in der Summe all ihrer praxisnahen Qualitäten und ihrer Nehmerqualitäten hat die Condor einen wohlwollenden zweiten Blick verdient“, bilanziert der Schrauber. Und fügt an, dass das alles fast zu einfach war. Vielleicht steht deshalb momentan auf der Hebebühne nebenan ein BSA-Rocket-3-Fragment...

Text: Lars Rosenbrock/Fotos: Andreas Beyer



205 Kilo schwer, aber mit sehr gutem Handling und ausreichend Bodenfreiheit gesegnet: Die Armee-Tester waren voll des Lobes über die Geländeeigenschaften der A680!