

DE SCOOTER GESCHIEDENIS VAN CONDOR-PUCH

MET DANK AAN DE CONDORCLUB HOLLAND, BEN VAN HELDEN.

WINTERBIJLAGE 2014



Condorclub Holland (s)

Condor-Puch J 125 (3C125/150)

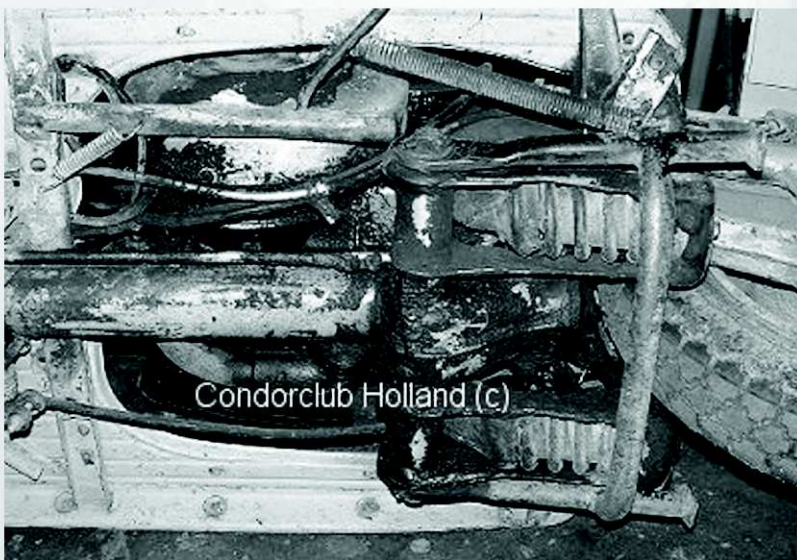


Condorclub Holland (c)

Blik op de achterkant met vering. Het komt mij allemaal erg modern voor terwijl dit ding toch aan het begin van de vijftiger jaren is ontworpen.

Aan beide zijanten van de vork zit aan de onderkant een trek/druk veer.

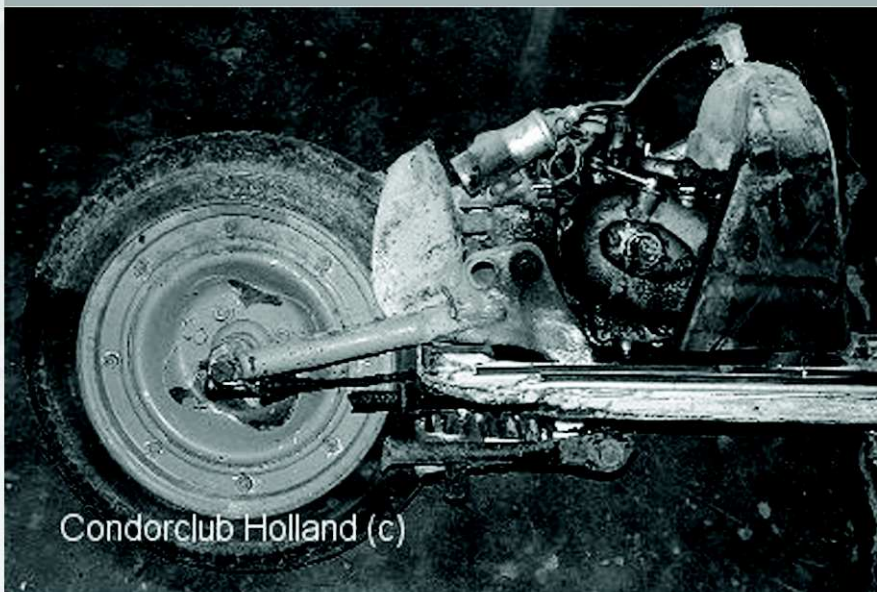
Helemaal zeker weten doe ik het niet maar er steekt boven de veer een stukje uitlaat naar buiten.



Condorclub Holland (c)

De onderkant dus. We zien de twee veren en de stevige middenbok. Toen zag ik dat er een zijstandaard op zat.

Condor-Puch J 125 (3C125/150)



Zijaanzicht van het aandrijfdeel. De motor heeft geforceerde luchtkoeling. Daardoor is de cilinder niet te zien. Het 125cc blokje is gewoon een Puchblok. Ook de wielen lijken mij nogal groot voor een scooter. Ze zijn 12 inch. Dat zal de wegligging toch wel positief beïnvloeden.



Hier is te zien dat de uitlaat vast gemonteerd zit op de hoofd framebuis. Dat zal dan de demper zijn.

Leuke constructie, dan zal het frame niet roesten. O ja, alles moet nog schoon gemaakt worden. Technische gegevens zijn: Puch - Eén-cilinder tweetaktmotor met omkeerspoeling en geforceerde luchtkoeling, 3 versnellingen, voetstartknop,

geen Kickstarter. Gemaakt tussen 1955 - 1957. Totaal productie bij Puch 11.715 stuks. Hoeveel er precies Condor zijn geworden is niet bekend. In totaal zijn er volgens de gegevens van Condor 2269 scooters verkocht. Hoeveel daarvan Dyna-start hadden is mij niet bekend.

Restauratie van een Condor-Puch CS 50 uit 1960



Begin 2005 begon Wim Nagel met een grondige opknapbeurt van de Condor-Puch. Als hij had geweten hoeveel werk het zou gaan worden

..... dan had ik wat meer moeite moeten nemen om hem te overtuigen van de noodzaak van de restauratie. Ja, restauratie want dat zou het uiteindelijk gaan worden.

Minuutjeus werd de brommer voorzichtig deeltje voor deeltje gedemonteerd en opgeknapt waar nodig. Wat goed was werd schoongemaakt. Er bleken veel meer delen niet goed genoeg dan op het eerste gezicht bleek.

Hieronder volgt het fotoverslag van deze prestatie die het geduld van een horlogemaker en de precisie van een edelsmid verre oversteeg.

Ben van Helden, mei 2006.



Restauratie van een Condor-Puch CS 50 uit 1960

Het begon allemaal met de aankoop van een, laat ik het netjes zeggen, in originele staat verkerende Condor-Puch C50 uit 1960.

De eerste die ik onder ogen kreeg en nog wel te koop in Nederland. Het ding ging mee in de wetenschap dat ooit, ergens in de toekomst er wel tijd zou komen om hem op te knappen. Een aantal jaren later ontmoette ik Wim Nagel, voormalig scooter en Suzuki goochelaar.

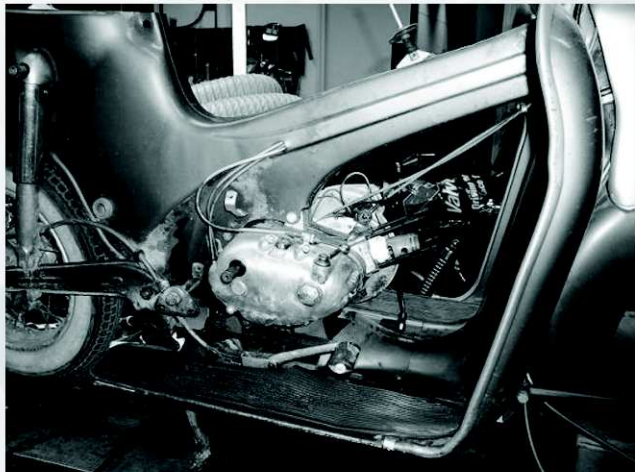
Ik wist hem er van te overtuigen dat het opknappen van deze scooter een echt leuke klus zou zijn.

Wim liet zich overtuigen en de brommer verkaste naar Brabant

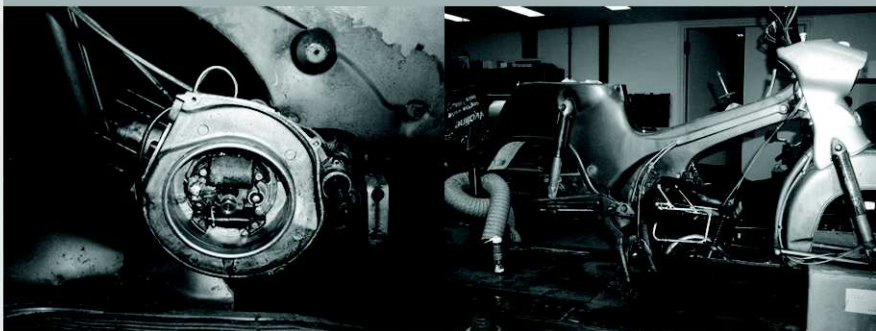


Hier is Wim al een aantal maanden bezig geweest om de brommer te bevrijden van zijn overvloedig aanwezige vastgekoekte Zwitserse modder en olie.

De tijd doet veel rare dingen met metaal en lak. Gelukkig was het nog te redden.

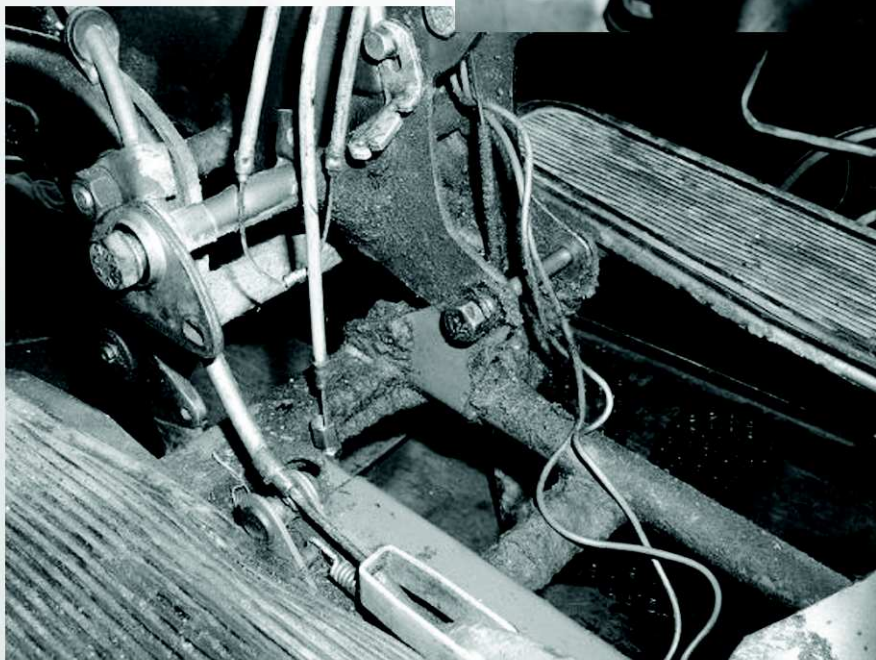


Restauratie van een Condor-Puch CS 50 uit 1960



Langzaam is de brommer ontlees in de meest elementaire onderdelen. Kijk maar eens naar de smurvy die overal tussen zit.

De brommer was in februari 2006 bijna klaar en de volgende foto's zijn naar de RDW gestuurd om de aanvraag van het kenteken te ondersteunen.



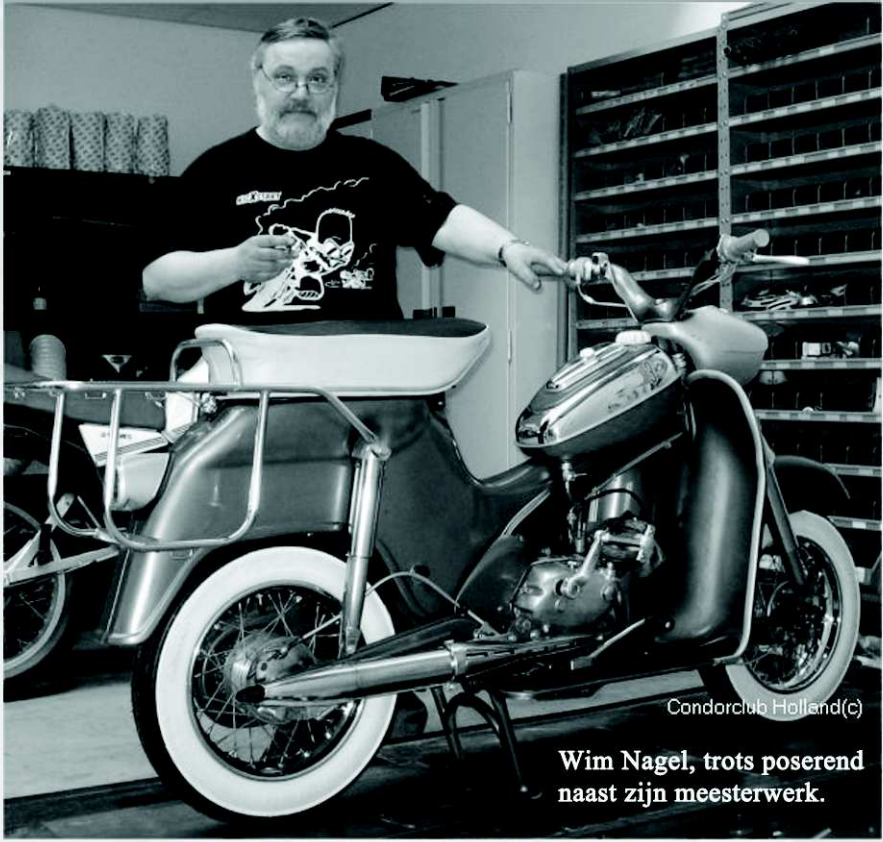
Restauratie van een Condor-Puch CS 50 uit 1960



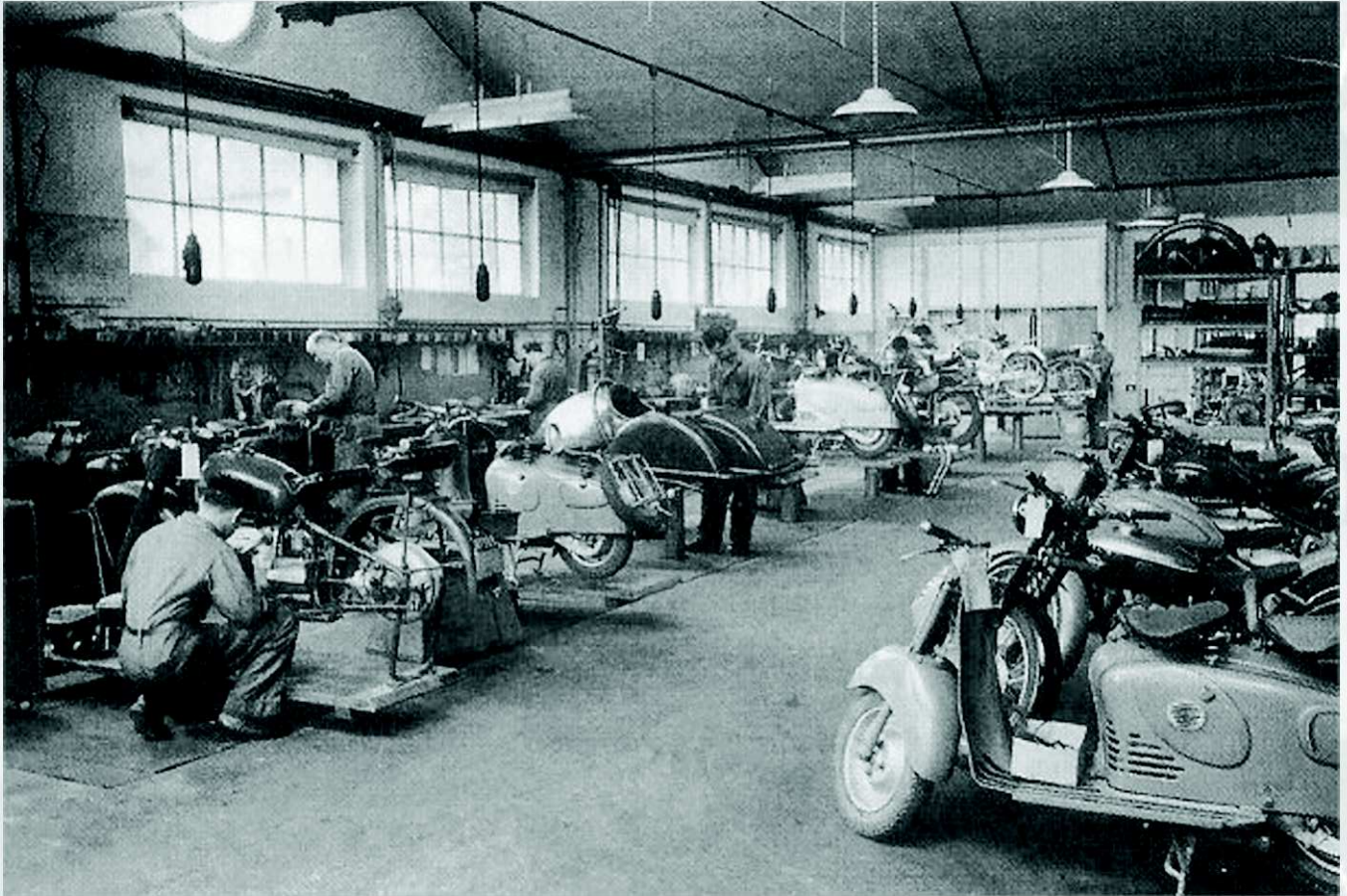
KLAAR!!



Restauratie van een Condor-Puch CS 50 uit 1960







Een kijkje in de onderhoudshal van Condor ergens in de vijftiger jaren. Rechts een J125 en links een vroege A580, nog zonder plunjer vering met daarachter weer een 125.

Bij een zakenreis naar Parijs, ontmoet directeur Edgar Fricker een lid van de directie van Puch. Deze man probeert om het lichaam van zijn zoon, die werd gedood in Frankrijk gedurende de oorlog, te laten repatriëren naar Oostenrijk. Fricker helpt hem om dit te realiseren. De vriendschap, die door deze hulp ontstaat, is het begin van een lange samenwerking tussen Puch en Condor die tot einde van de jaren tachtig zal duren.

Op de Salon van Parijs in 1947 spelen de tweewielers een belangrijke rol. Trots demonstreert Condor zijn prototype boxer model en de onderneming observeert er tegelijkertijd de marktontwikkelingen.



J125 met kickstarter

In 1952 is de scooter de grote mode. Andere fabrikanten, waaronder Puch, storten zich dan ook in de productie van scooters naar Italiaans voorbeeld. Puch, dochtermaatschappij van Daimler, besluit om de verkoop van zijn producten in Zwitserland uit te breiden.

De firma Frey in Zürich verkoopt dan al de producten van Puch. Het contact dat al eerder in Frankrijk door Edgar Fricker wordt gemaakt bracht het Oostenrijkse bedrijf ertoe om een aanbod aan Condor te doen. Maar eerst bestudeert Condor de Zwitserse markt en stelt vast dat de Italianen in de eerste 7 maanden van 1952 in Zitserland 7000 Lambretta's, 7500

De 3C125 heeft een Bosch Dyna-Start waarbij de dynamo ook wordt gebruikt als startmotor. Niet iedereen was even tevreden met dit systeem en het regende klachten bij Condor en Puch. Het model is te herkennen aan het aantal luchtsleuven in de kast onder het zadel. Ook het model van de kast is iets boller. De kickstarter ontbreekt.



3C125 met Dyna-Start

Vespa's en 26000 motoren hadden verkocht. Daar wilde Condor wel aan mee doen. Het bestuur besloot om Puch scooters in Courfaivre te gaan monteren en verkopen.

Een aantal werkplaatsen werden aangepast, samen met een daarboven gelegen verdieping, voor de montage van scooters (en brommers) van Puch. Condor doet de montage, het verchromen en het spuiten. Alle delen worden bij Puch in Graz ingekocht.

De eerste bestelling van 310 stuks aan het begin van 1953 wordt een groot succes en, voor de start van Salon van Genève, zijn alle machines reeds verkocht en aan de dealers geleverd.

Meteen wordt er een tweede bestelling van 300 stuks in Oostenrijk gedaan. Een maand later, in april 1953, wordt de derde bestelling van 300 stuks scooters geplaatst, met een eventueel supplement van nog eens 100 stuks.

Eind 1953 heerst er groot optimisme in Courfaivre, dank zij het onverhoopte verkoopsucces en, na een bezoek in Graz, overweegt de directie de invoer van 500 scooters voor 1954.

Puch noemt het model de 125 RL en 125 RLA. De RLA was uitgerust met een dyna-start voorziening. Condor doopte beide modellen om naar Condor-Puch J 125.

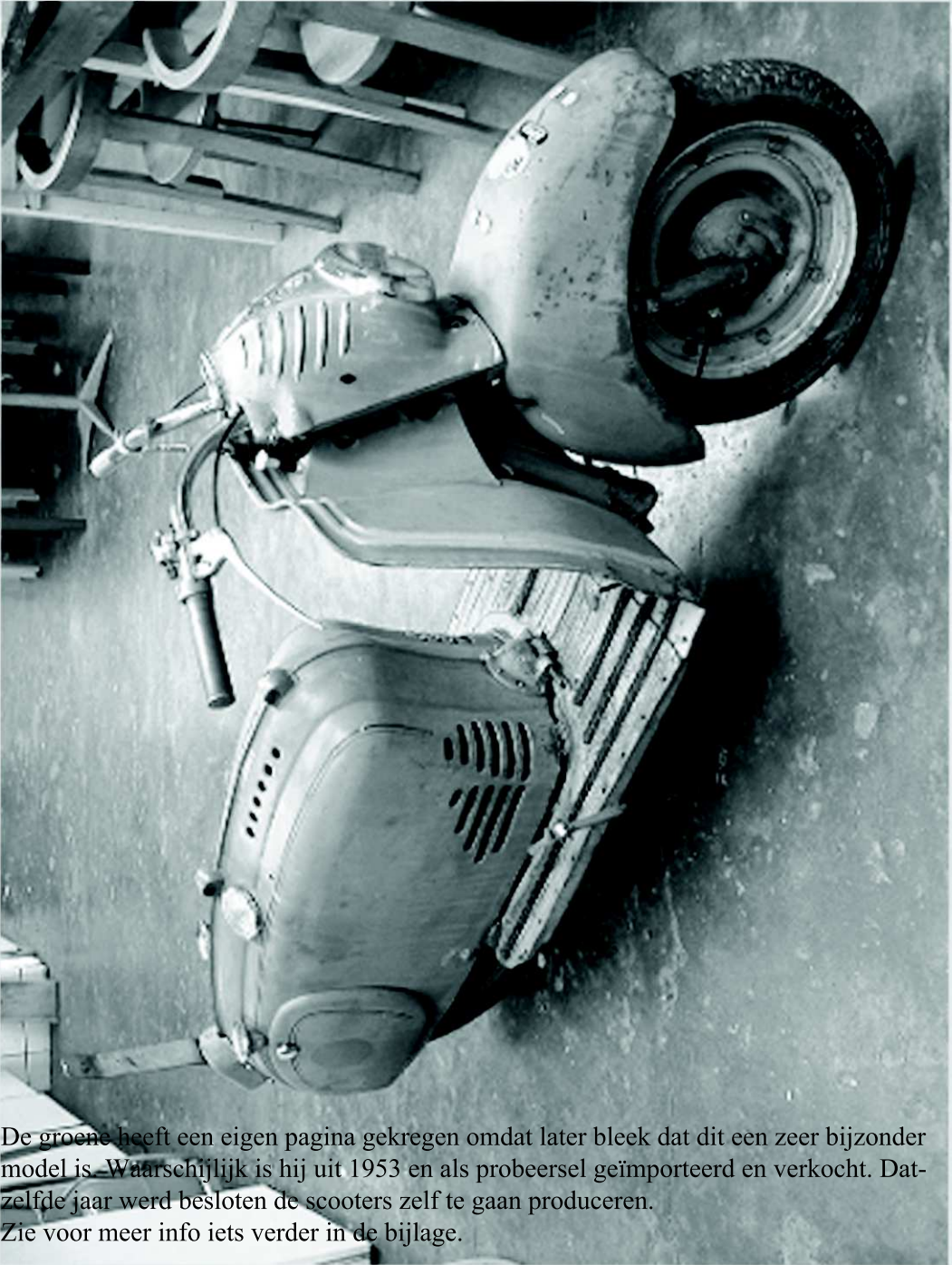
In de typelijsten komen 4 type beschrijvingen voor: J 125, 2 C125, 3 C125 en 4 C125.

J125 werden alle scooters genoemd in de folders. Verder uitgesplitst in de 2 C125 het model met kickstarter, de 3 C125 heeft een Dyna-start inrichting en de 4 C125 is gelijk aan het model Puch SR/SRA.

Snel wordt echter duidelijk dat de verwachtingen voor 1954 moeten worden bijgesteld want de verkoop daalt.



Puch SR/SRA



De groene heeft een eigen pagina gekregen omdat later bleek dat dit een zeer bijzonder model is. Waarschijnlijk is hij uit 1953 en als probeersel geïmporteerd en verkocht. Datzelfde jaar werd besloten de scooters zelf te gaan produceren. Zie voor meer info iets verder in de bijlage.

In Courfaivre staan veel onverkochte scooters. Er zijn verschillende technische problemen, waaronder een probleem met de ontsteking. Condor moet druk op Puch uitoefenen om het model 1955 niet aan concurrent Frey te leveren voordat ze de hele voorraad kwijt zijn. De daling van de verkoop van scooters dwingt Condor om, na een jaar, de montage in Courfaivre op te geven en zich er toe te beperken om gewoon kant en klare scooters in te voeren en te verkopen. De laatste levering zal in 1962 plaatsvinden. We kunnen hier dus uit afleiden dat Condor alleen in 1953 zelf Condor-Puch brommers en scooters assembleerde.

Wel werd er doorgedaan met de verkoop van de 50cc modellen. De DS50 werd verkocht als CS50 en de R50 als R50R.

Verkochte scooters

1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
809	575	317	181	152	66	83	66	16	4



Condor-Puch R 50 R (Puch Roller 50)

Condor-Puch J 125 (3C125/150)



Door: Ben van Helden

In januari heb ik mij weer een project op de hals gehaald. Niet één maar twee.

Het begon met een late zwerftocht op het internet. Daar ontdekte ik twee scooters bij een motorhandel in het noorden van het land.

Merk: Condor-Puch. Die kom je niet echt veel tegen in Nederland.

Zaterdag snel naar de zaak en was de koop snel beklonken.

De kans dat ik twee Condor-Puch's tegelijk in Nederland tegenkom is nihil.

Er was een blauwe en er was een groene. Over de groene verderop, eerst de blauwe.

Het hele geval was met de hand overgeschilderd in een lichtblauwe kleur. Duidelijk om al het plamuur en polyesterwerk te verbergen.

Nou verbergen!!

Het enige echt positieve wat ik kon vinden is dat hij compleet is.

Op de treeplank in het midden had de vorige eigenaar een knots van een 12 volts autoaccu gemonteerd. Waarom? Waarschijnlijk om de Dyna-start te voeden. Hoe dan ook het is een echte Condor-Puch, gedeeltelijk geassembleerd bij Condor.

Op dit moment wordt de scooter door Wim Nagel gerestaureerd (zie voor meer info Wim nagel verderop in deze Winterbijlage).

Condor-Puch J 125 (3C125/150)



Condorclub Holland (c)

De koplamp met daarin de condor kilometer teller. Ingegoten is het Condor-Puch logo.

De stangetjes tussen de twee stuurhelften is het schakelmechanisme. Dat loopt met stangetjes onderlangs naar de versnellingsbak van het 125cc blok.

Deze scooter heeft een elektrische starter. Hoe dat werkt weet ik nog niet want tot nu toe kon ik alleen nog de accu vinden.

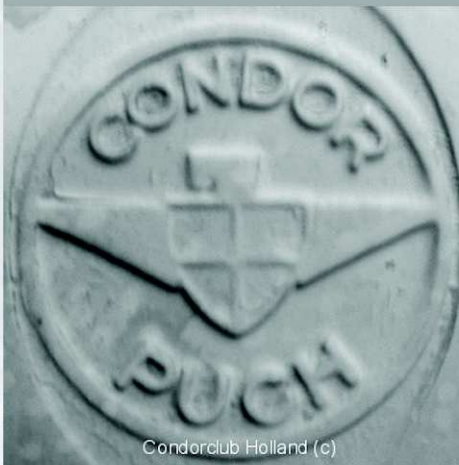
Het systeem werd de Dyna-start genoemd. De dynamo werkt dan ook als startmotor.

Daaraan valt de RLA dus te herkennen.



Condorclub Holland (c)

Condor-Puch J 125 (3C125/150)



Het is een aluminium meegegoten logo waarmee duidelijk is dat het om een echte aanwinst voor de verzameling gaat.

Hoever de samenwerking tussen Puch en Condor is gegaan is moeilijk na te gaan. Informatie uit Zwitserland blijft minimaal. Uit de huidige gegevens blijkt dat het een exemplaar uit 1955 tot 1957 moet zijn.

Wat we wel weten hebben we eerder vermeld, en is inmiddels allemaal op de site te lezen.

(www.benvanhelden.nl/condorclub/condor/scooters)



De hele aandrijflijn. Uiterlijk verschil met de groene is in ieder geval de plaatst van de bobine en de aanwezigheid van een onverklaarbare schakelaar met relais boven de koeling geschroefd.