

Condor Grand Sport: la "svizzera" per eccellenza



C'è stato un tempo in cui anche in Svizzera ci si poteva permettere di produrre motociclette senza dover temere il blasone d'altre nazioni o lo strapotere dettato dalla manodopera estera a basso costo che, oggi, renderebbe impensabile qualsiasi forma di concorrenza; soprattutto nel mercato globale.

In quel passato, tanto distante da sembrare quasi non appartenerci, la nostra terra forgiava opere meccaniche d'assoluto pregio e raffinatezza, forte della precisione e dell'atavico sapere appartenuto ai mastri orologiai. Fondata l'8 settembre 1896 a Courfaivre, nel Giura bernese, la Condor fu la più antica tra i pionieri delle due ruote elvetiche. La sua leggenda, tanto fiorente per un secolo, finì ad un soffio dal terzo millennio. Per un periodo, venne riconvertita ad attività concernenti il settore aeronautico e poi, abbandonata anche da Dassault a causa dell'allora

sceita operata dal Governo (che favorì il Gripen a discapito Rafale nella gara d'acquisto dei nuovi aerei da combattimento), rimase un guscio vuoto.

Gli inizi ► La Condor fu una creatura di Édouard Scheffer: nato nel 1859, proveniva da una famiglia di orologiai, proprietaria di un piccolo atelier nel Giura francese. Come molti a quell'epoca, decise d'abbracciare la professione del padre, con cui lavorò dal 1881. Giovane intraprendente e lungimirante, s'interessò ai primi rudimenti dell'automazione industriale, sviluppando delle macchine-utensile per la fabbricazione di pezzi destinati al suo settore. Nel 1884, in seguito a una crisi economica e al relativo aumento dei dazi doganali, si stabilì in Svizzera, paese in cui risiedevano gran parte dei clienti su cui la ditta poggiava. Un associato del padre, Victor Donzelot, gli offrì una casa a Courfaivre, da dove ripartire. Donzelot, tuttavia,

in virtù di un accordo siglato tra i due, volle fungere da intermediario per ogni nuovo contratto di vendita stipulato; a tutti gli effetti, entrò in quella che sarebbe diventata una nuova, prospera, società. ► Cercando di diversificare la produzione, e con l'aiuto di un piccolo gruppo di operai, Scheffer pensò alle biciclette come possibilità di mercato: la piazza svizzera, in piena espansione, era sprovvista di fabbricanti indigeni e dipendeva unicamente dalle importazioni. Per condurre il suo progetto a buon fine, chiese aiuto al fratello Jules, che era meccanico e possedeva le necessarie conoscenze in materia. Insieme, assemblarono i primi "velocipedi", fabbricati in serie dal 1894 e di cui ne vendettero 300-500 pezzi l'anno. L'emblema della ditta fu, dapprincipio, un orso bernese seduto su una bicicletta. Dal 1896 venne rimpiazzato da un leone che era però già lo stemma della concorrente Peugeot. Nel 1900 si optò definitivamente per un condor andino.



La fondazione ► Il gruppuscolo si mise alla ricerca di finanziatori che avessero mezzi e, soprattutto, appoggi politici influenti (i quali consentirono successivamente alla Condor di diventare un fornitore privilegiato dell'esercito svizzero). L'8 settembre del 1896, venne costituita la nuova società con un capitale di 150mila franchi. Si chiamava "Manufacture suisse de vélocipèdes Scheffer Frères, Courfaivre". Édouard ne divenne azionista di minoranza, con poca influenza sugli orientamenti amministrativi. Suo fratello, che era a capo della produzione, morì nel 1898. Nel 1904, al posto di quest'ultimo e dopo una crisi durata 5 anni, subentrò l'argoviese Otto Fricker. Arruolato appena 18enne come apprendista di commercio, segnò profondamente la storia della Condor. A soli 20 anni ne divenne il direttore, malgrado fosse sprovvisto di un diploma universitario. Sposata la figlia di Sheffer, ebbe quattro figli di cui uno, Edgard, proseguì l'era Fricker fino al 1975.

I personaggi ► Ci furono altre personalità che, in un rapporto di reciproco beneficio, resero grande la Condor, così come essa fu capace di restituire loro la fama. Il primo fu Louis Sudan: figura di punta del motociclismo romando, dal 1914 al 1934 ricoprì la carica di direttore tecnico, depositando molti brevetti a suo nome. Il secondo fu Hans Dinkel, rappresentante ufficiale del marchio a Zurigo (le altre succursali erano a Losanna, Neuchâtel, Berna, Rorschach e San Gallo). Anch'egli corridore, vinse una miriade di trofei e fu un abile uomo d'affari.

Curiosità ► Nel 1900 la ditta impiegava soltanto venti collaboratori. Nel 1914 erano già ottanta, un centinaio nel 1916 e duecento nel 1928. La superficie aziendale passò da 600 m² a 6'800 del 1936. Prima della seconda guerra mondiale, l'89% degli operai proveniva da Courfaivre e dai villaggi attorno. Nel 1930 il loro salario medio era di 1,23 franchi (77 centesimi per le donne). Nel 1919 il direttore, Otto Fricker, guadagnava 1'200 franchi al mese, stipendio che raddoppiò entro il 1939.



La produzione ► La Condor si garantì un certo successo imprenditoriale grazie alla diversificazione: in catalogo, pure munizioni e materiale militare, che vissero una vera e propria impennata nei periodi bellici. Le prime biciclette furono assemblate dal 1893. Il "modello 1905" divenne una vera e propria leggenda nell'esercito e conobbe una miriade di riedizioni. Per quanto riguarda invece la moto, l'assenza di una catena di montaggio indica come la ditta di Courfaivre fosse più che altro una manifattura che lavorava su ordinazione. La serie capostipite di 25 esemplari apparve nel 1901, probabilmente equipaggiata con un Zürcher & Lüthi (in seguito vennero utilizzati anche Dufaux/MAG, Moser e Villiers perché concepire un'unità propria era ritenuto troppo rischioso vista la concorrenza d'alta qualità presente sul territorio). Poco dopo il conflitto del 14-18 vi fu un certo boom nelle vendite che segnò il momento forse più prolifico della Condor. Tra le altre, vennero sviluppate moto leggere con propulsore MAG 250 IOE a valvole contrapposte e cambio a 3 velocità (trasmissione a cinghia). V'erano però anche modelli più grandi, con MAG 2 cilindri a V da 500, 750 e 1'000 cm³. I primi esemplari per l'esercito datano 1925: erano 15 sidecar tipo 8HP con un V2 da 1'000 cm³. ► La Condor fu totalmente diversa dalla più latina Motosacche e incontrava maggiormente i gusti del pubblico di lingua tedesca. Tra

le sue più famose innovazioni, il telaio in acciaio pressato del 1919, sconosciuto prima d'allora.

Dopo la seconda guerra ► Deposte le armi, iniziò subito il programma di riconversione, con una boxer bicilindrica da 577 cm³ che contemplava pure varianti militari. ► Tuttavia, al fine di coprire il segmento medio, arrivò nel 1950 anche la "Racer": con i suoi soli 146 kg di peso e performances

presidente del club "Amici Moto d'Epoca Ticino": «Fu mio padre a trasmettermi la passione per le due ruote. Egli possedeva un'officina meccanica, qui a Bissone, negli anni Cinquanta. Vendeva moto e biciclette; io, già da bambino, andavo ad aiutarlo e imparai molti trucchi del mestiere, anche se scelsi di seguire le sue orme soltanto a livello amatoriale. Il papà mancò giovane e io ereditai quel luogo che tanto aveva rappresentato per me. In principio vi



genuino trasporto: «Quando la si guida bisogna essere prudenti e mantenere le giuste distanze perché i freni sono piuttosto deboli, specialmente quello anteriore. Vi sono poi tutte le procedure del caso, ormai completamente estranee allo stile di guida attuale, da osservare con religiosa metodologia. Ci vorrebbero tre mani per essere confortevoli, soprattutto con il cambio a tre marce azionato tramite una leva al serbatoio, ma con la dovuta calma tutto avviene in maniera abbastanza naturale». ► Il segreto, forse, risiede nell'accettare completamente i ritmi di un'altra epoca, quando la Condor era una fabbrica piena di persone e di vita. E così, già a 90 all'ora, magari in una mattinata scevra di modernità, tutto diventa poesia.

di Elias Bertini

straordinarie, ottenne risultati sportivi incredibili che diedero nuova linfa all'azienda. Per l'esercito furono pure realizzate le celeberrime A580, A750 e A250 fino al 1969, poi, dopo il 1971, le A350 con motore Ducati fino alla cessazione dell'attività.

LA NOSTRA MOTO

Si tratta di una superlativa Condor Grand Sport TT modello 521, consegnata dalla fabbrica l'11 settembre del 1928 e acquistata, in prima proprietà, dal signor Kelni di Utzenstorf, nel Canton Berna, per 1'625 franchi (quell'anno, di 521, se ne produssero soltanto 18 pezzi). Dotata di un MAG 1C9H da 496 cm³, prevedeva originariamente uno chassis "sottocanna", retaggio ciclistico che consisteva nel montaggio del serbatoio sotto i tubi dell'intelaiatura superiore. Venne poi modificata dalla stessa azienda giurassiana, nel 1930, per installare un serbatoio a sella. Ne è attuale detentore Roberto Orsatti,

restaurai automobili, soprattutto Maggolini, finché lo stabile fu interamente venduto. Per ridurre la necessità di spazio determinata dal cambio d'atelier, tornai alla mia vecchia predilezione, le moto. Il sogno era d'orientarmi sulle svizzere, anche se, tra i lavori più belli, ricordo con piacere una BSA A10, una Norton Domiracer, e poi ancora Gilera e Sunbeam (quest'ultima appartenuta a un corridore di Mendrisio)». Orsatti, come la maggioranza dei suoi omologhi, ebbe tra le mani svariati capolavori. Alcuni li tenne, altri li vendette finché riuscì ad acquistare esemplari delle tre marche elvetiche per eccellenza: Motosacoche, Zender e Condor. ► «Sette anni fa, venni a sapere che c'era una Grand Sport in vendita nel nostro Cantone. Malgrado presentasse qualche difetto e avesse piccole parti mancanti, la comprai. Il motore era stato completamente restaurato e, del rimanente, me ne occupai in prima persona». ► La Condor, nelle sue condizioni odierne, è raggiante e Orsatti ce ne parla con

