

Zeitschrift: Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française
Herausgeber: Le messenger suisse
Band: - (1992)
Heft: 34-35

Artikel: Le dernier des Helvètes
Autor: Bovet, Philippe
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-848063>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

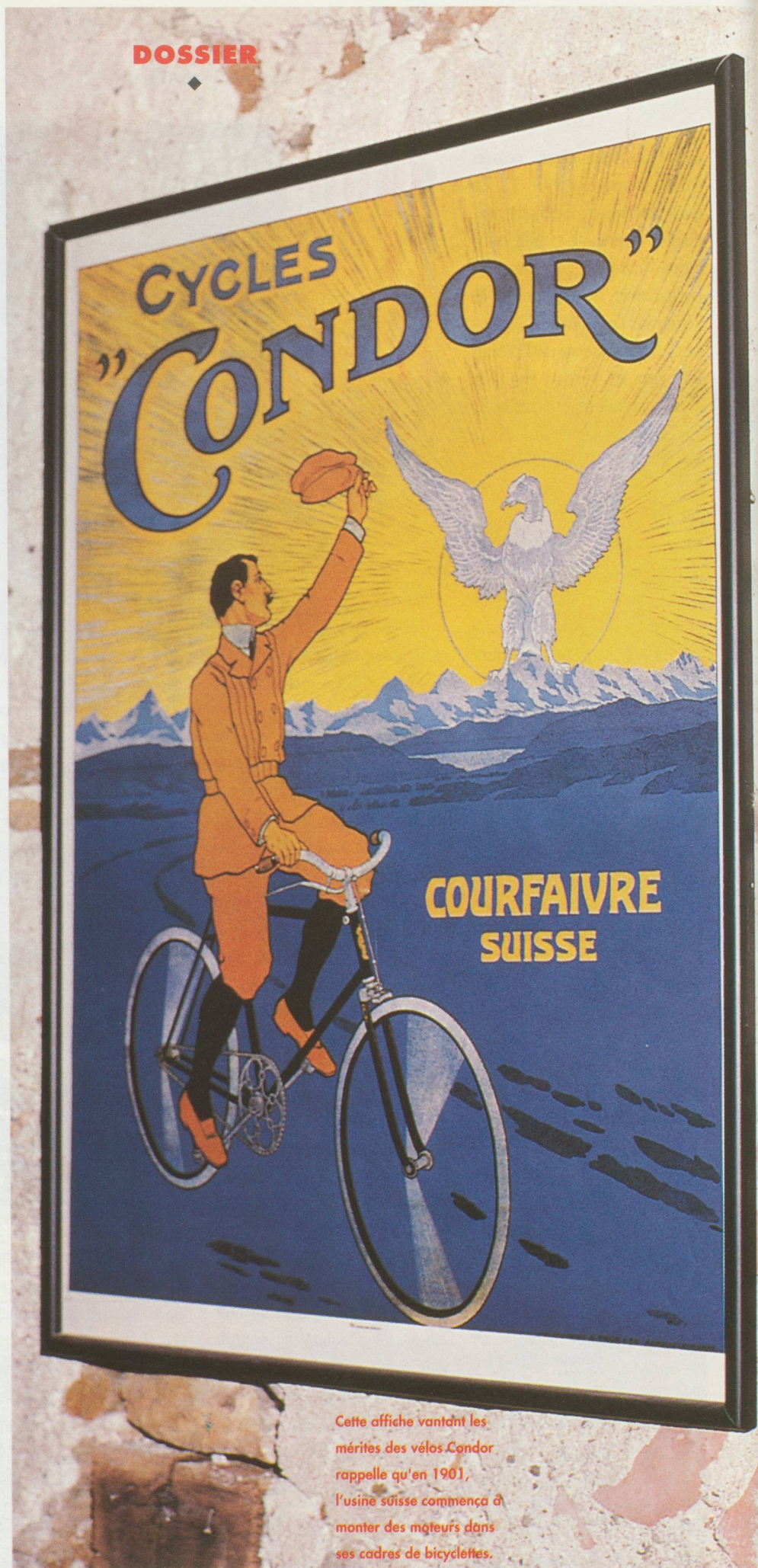
Download PDF: 02.05.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Le dernier des Helvétès

Texte et photos
Philippe Bovet

Si des pilotes suisses de renom sont présents à tous les niveaux de la compétition motocycliste, on oublie vite que nombre de constructeurs d'outre-Jura eurent un passé très glorieux. Le dernier d'entre eux, Condor, cessa ses activités au milieu des années septante.



Cette affiche vantant les mérites des vélos Condor rappelle qu'en 1901, l'usine suisse commença à monter des moteurs dans ses cadres de bicyclettes.

Ces machines suisses marquées du nom de l'oiseau roi des Andes circulent encore le long des sinueuses routes de la République des Alpes. En tenue kaki. Car l'armée suisse est toujours équipée de Condor. Essentiellement de 350 cm³ quatre temps monocylindre. Cette moto construite entre 74 et 76 sur une base de moteur Ducati, fut la dernière Condor produite. Seuls cadre, fourche et partie cycle y étaient encore suisses. La dernière Condor entièrement construite à Courfaivre, siège de la firme, fut la 250 A, une quatre-temps ayant des airs de ressemblance très marqués avec une certaine BMW de même cylindrée et dont une version militaire fut livrée en 1959 à l'armée suisse. La quart de litre militaire était mieux équipée pour le tout-terrain que la version civile : fourche avant offrant un plus grand débattement et boîte plus courte. Les 250 cm³ réformés furent cédées à des particuliers via enchères publiques. Si l'armée suisse roule aujourd'hui encore en Condor des années soixante-dix, cela ne va pas sans poser certaines difficultés : "sur cette 350 cm³, les vitesses sont inversées, admet un instructeur militaire de la base de Grolley, cela pose certains problèmes à nos nouvelles recrues habituées à la disposition moderne des commandes de freins et de boîte de vitesses." Je vous laisse imaginer ce que doivent donner certains freinages d'urgence ! Anachronique pour une armée moderne ? Mais l'armée suisse est une armée du peuple. La période d'instruction initiale dure dix-sept semaines et tous les ans, chaque soldat retourne sous les drapeaux, pour une période qui varie en fonction de son âge et de son

grade, en moyenne trois semaines. L'armée suisse n'a donc pas pour vocation d'être équipée du nec plus ultra de la technologie occidentale. Quitte à passer pour un musée à ciel ouvert, elle préfère de loin les technologies éprouvées, qui ont déjà fait leurs preuves. Bref, les motos indestructibles.

Courfaivre, ville du canton du Jura suisse, était déjà connue sous les Romains pour ses gisements ferreux et ses activités métallurgiques. Une activité qui se perpétua jusqu'à notre ère industrielle. En 1893, Edouard Scheffer, aidé de son frère Jules, débute la construction de bicyclettes sous le nom de Scheffer Frères. Entré à l'usine de Courfaivre en 1898 comme employé, Otto Fricker en devient en 1904 le nouveau directeur. Il le restera jusqu'en 1952. Il développe la fabrication de motos, dont le premier modèle présente 1,5 cheval. Une machine de type bicyclette renforcée, sans fourche, sans embrayage, ni changement de vitesses. L'allumage se fait par accumulateur et bobine. D'autres versions suivent, une de trois chevaux, une cinq chevaux bicylindres en V ; une autre de huit chevaux qui permet de battre le record suisse de vitesse en 1905. Dès cette année 1905, Condor est présente aux principales courses suisses moto à Saint-Gall, Weinfelden, Arbon... En 1908, Condor abandonne la structure bicyclette et développe de vraies motos. Un des premiers modèles sera la Motorette Condor de 1,25 cheval.

Lors du déclenchement du premier conflit mondial, Condor doit fermer pour quatre semaines. Tous les salariés sont mobilisés, directeur compris ! Après la guerre, l'usine de Cour-

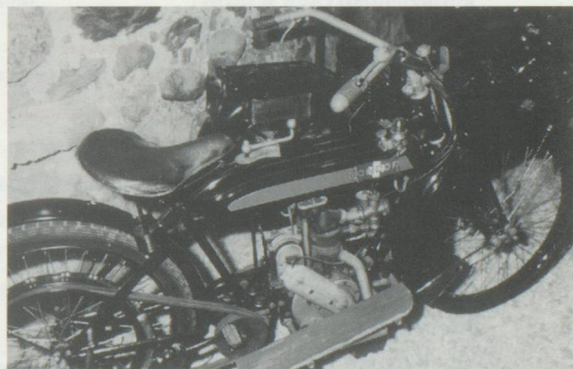
faivre construit des 500, 750, 850 et 1.000 cm³. Toutes bi-cylindres en V à 45 degrés. Une mono 250 cm³ trois vitesses, dite Motochassis, sera construite à 3.000 exemplaires : un bon chiffre pour la Suisse. Là aussi, à l'exception des moteurs, des réservoirs, pneus et équipements électriques, tout est produit à Courfaivre. Condor gagne vite en importance, elle devient la deuxième fabrique suisse de motos derrière Motosacoche, qui lui livre des moteurs. Condor collabore aussi avec la firme anglaise Villiers, dont elle obtient des deux temps. Dans les années vingt, la firme accumule les titres dans le championnat suisse de vitesse, se fait remarquer lors des concours internationaux des Six Jours, tout comme lors du concours de régularité et d'endurance Paris-Nice.

Durant la deuxième guerre mondiale, Condor livre des deux-roues à l'armée suisse. Après quelques hésitations, autant dues aux difficultés de l'après-guerre, qu'à une satisfaction du marché

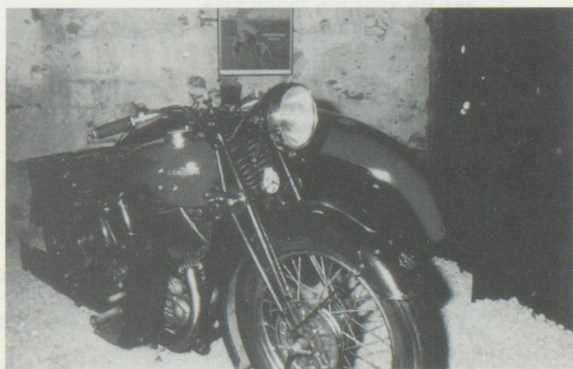
par les machines laissées par les troupes alliées sur les champs de bataille, la firme suisse connaît de bonnes années. Malgré la concurrence des anglaises et allemandes. Le succès vient avec la 600 cm³, dénommée A 580 (flat-twin quatre temps à transmission à cardan, 20 cv à 4.400 tours, cylindrée exacte 577 cm³) dont une version 750 cm³ sera développée par la suite. Même la police parisienne sera, un temps, équipée de Condor C 580, une version améliorée de la A 580. En 1950, Condor met au point une 350 cm³, autant légère que sportive, une moto qui remporte de nombreux succès en course, mais qui perd rapidement ses lauriers chez les concessionnaires, des changements dans les catégories d'assurances désavantageant cette cylindrée.

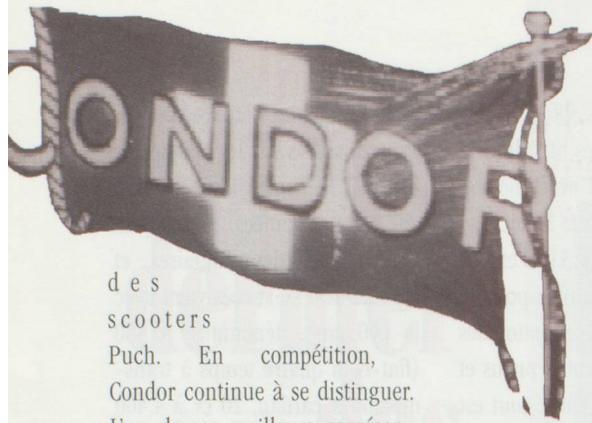
Condor tente un retour vers le quart de litre. Mais la concurrence des Royal Enfield et autres Horex y est trop forte. La marque suisse cherche des cieux plus cléments et construit sous licence

**Condor
250 cm³ de
1921 à trans-
mission par
courroie. Elle
est équipée
d'un moteur
Motosacoche,
un autre cons-
tructeur suisse
de deux roues.**



**Side-car
Condor
850 cm³
datant de
1934. Cette
moto était
équipée d'un
moteur
de grosses
cylindrées.**



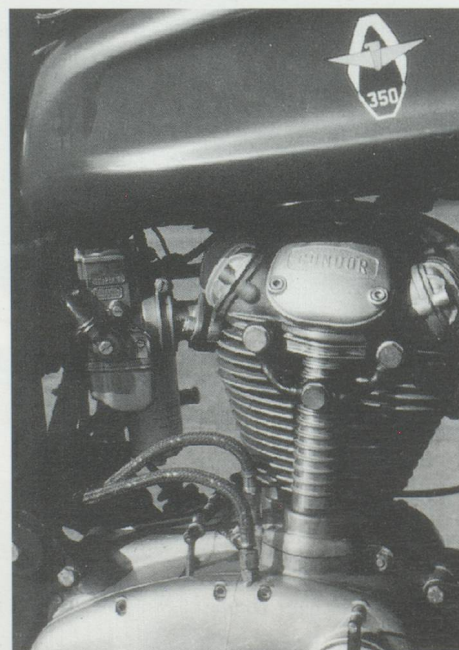
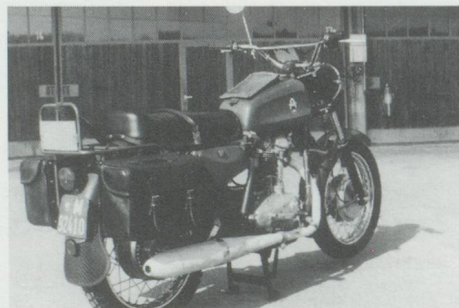


des
scooters

Puch. En compétition, Condor continue à se distinguer. L'un de ses meilleurs représentants fut longtemps Hubert Sangsue arrivé premier au Trophée International Motocycliste de Monaco en 1953, déjà remporté par Condor les deux années précédentes. Tout comme le rallye automobile du même nom, l'épreuve démarre à partir de différentes villes et comprend un point de regroupement. En 1953, sur 139 concurrents au départ, 58 atteignent Monaco sans pénalisation. Six représentants de la Suisse sont au départ, dont quatre pilotes Condor. Au classement final, Condor rafle les trois premières places... ainsi que la quinzième. Avec dans l'ordre, les pilotes Sangsue, Zimmermann, Flückiger et Roth. Pour arriver à de tels résultats, les entraînements subis par les membres de l'équipe sont sévères. Ce que Hubert Sangsue raconte, dans une interview donnée récemment à nos confrères de Moto Sport Suisse : "nous nous entraînions chaque jour sur 550 kilomètres, de Courfaivre nous allions vers les montagnes des Grisons et retour. Avec un pique-nique, un peu de lard et un bout de pain que nous dévorions vers deux heures du matin." Des entraînements qui avaient lieu même en hiver, grâce à une roue additionnelle montée sur le côté. Cette simple roue lestée donnait bien sûr une meilleure adhérence, sans pour autant que la moto se comporte comme un side-car. Lutter contre le froid était une des pré-

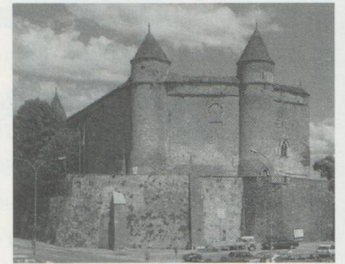
occupations principales d'Hubert Sangsue et de ses collègues. Chacun ayant ses propres recettes personnelles. Hubert Sangsue : "mettre du carton au fond des chaussures, doubler ses semelles avec de fines épaisseurs de bois ou trouver des blousons et des pantalons doublés de la Navy américaine." Le plus agréable lors de ces entraînements hivernaux ne résidait pas dans la tranche de lard, mais bien plus, comme le relate Hubert Sangsue, dans : "le gain de bons pourboires en venant en aide aux automobilistes tombés en panne d'essence dans les cols."

La 350 cm³ Condor à moteur Ducati, réservée aux besoins de l'armée Suisse, fut le dernier modèle de la marque à être produit. Remarquez sur le réservoir l'emblème de la marque : une tête d'oiseau tournée vers la gauche.



Ce n'est pas uniquement la concurrence étrangère qui a mis fin aux activités de Condor. C'est aussi le manque de matières premières produites ou travaillées localement et l'absence presque totale d'accessoiristes suisses. En 1956, un projet de 350 cm³ à moteur Maserati, équipé d'un cadre léger et d'un carénage "made in Courfaivre" ne voit finalement pas le jour. L'oiseau roi des Andes suspend son vol. Aujourd'hui, le nom de Condor existe toujours. Dans les usines de Courfaivre sont fabriqués des trains d'atterrissage d'avions, des directions de chars, des éléments de machines industrielles... Mais Condor n'a pas totalement abandonné la moto. Elle est l'importateur pour la Suisse de Ducati et de Cagiva. ■

Le Château de Grandson



Les photos de ces Condor ont été prises au château de Grandson, un lieu historique, aujourd'hui transformé en musée. Sur ces rives du lac de Neuchâtel eut lieu, en 1476, la bataille de Grandson au cours de laquelle les Confédérés vainquirent Charles le Téméraire. Le musée de Grandson compte, outre de nombreux objets des guerres de Bourgogne, un musée automobile et motocycliste de très grande qualité. On peut y voir non seulement des motos suisses, mais aussi la Rolls Royce de Greta Garbo et la voiture Le château est ouvert du 1er de Mars au 31 octobre, tous les jours de 9h à 18 h. cinq tours médiévales, se situe à En hiver le dimanche de 10h à 17 h. Tel: 19 41 24 24.29.26. Lausanne.