



**MOTOSACOCHÉ**

# I motori tascabili che diedero lustro alla meccanica svizzera

La Svizzera, in ambito motoristico, è stata spesso e a torto considerata su un piano marginale rispetto a paesi che godono di maggior blasone. Tuttavia, alcune perle di rara fattura, hanno profondamente segnato la storia del settore, anche in ottica internazionale. Tralasciando, per un istante, l'impegno avanguardistico che ancora oggi l'industria elvetica vi dedica, l'esempio forse più emblematico è quello rappresentato dalla Motosacoche.



Nata nella Ginevra del 1899, è stata il cardine della produzione a due ruote fino alla seconda guerra mondiale. Oltre ai modelli propri, caratterizzati da quell'inconfondibile color marrone-cachi e da telai praticamente indistruttibili, ha esportato unità propulsive che hanno elevato (sia in termini commerciali sia sportivi) un'innumerabile serie di marchi, dall'inglese Royal Enfield a Matchless, da Monet-Goyon a Condor. Quest'incredibile avventura, cui diede il la quel minuscolo motore ausiliario per biciclette dal quale deriva il nome (era a forma di borsa, "sacoche"), non può non passare per l'epopea e il genio dei suoi inventori, i fratelli Dufaux. Ed è proprio da qui, cari lettori, che andremo a iniziare il nostro racconto.

**Ugonotti venuti dalla Francia** ► Non è casuale che la Romandia fosse il crogiuolo di una tecnica motociclistica a-

vanzata. Gli ugonotti venuti dalla Francia nel 17esimo secolo, in particolare, contribuirono a diffondere l'arte della meccanica fine, sviluppando considerevolmente l'industria dei metalli e l'orologeria. Quest'ultima, necessitava di macchinari-utensile e strumenti di precisione che solo una rete di piccole imprese specializzate, impiegando manodopera altamente qualificata, poteva fabbricare. Da questo substrato di conoscenze, in perfetto equilibrio tra scrupolosità e robustezza, crebbe la prima moto svizzera costruita in serie. Ne furono artefici Henri (1879-1980) e Armand (1883-1941) Dufaux. Figli del pittore ginevrino Frédéric Dufaux e discendenti di un'agiata stirpe d'artisti, erano dotati di uno straordinario estro da bricoleur e di una situazione finanziaria favorevole. Henri studiò arti figurative, seguendo le orme dei suoi avi, mentre Armand era ingegnere. En-

trambi s'interessavano ferventemente alle innovazioni tecniche, soprattutto nel campo dell'aviazione.

**Degli albori, della "Type A" e della gloria raggiunta** ► Mentre l'Europa

intera sognava di meccanizzare le sue biciclette, i Dufaux compirono l'impresa. La loro invenzione, cui iniziarono a lavorare nel 1899 (delle varianti prototipali sono sopravvissuti soltanto i progetti originali) fu brevettata ufficialmente il 24 febbraio del 1900. Consisteva in un'unità motrice sviluppata all'interno di un telaio triangolare in tubi d'acciaio; con gli accessori, pesava soltanto 14 chili ed era larga 8 centimetri. Poteva essere agganciata, tramite sette fascette metalliche, all'interno di qualsiasi chassis di bici da uomo. La sua configurazione ausiliaria e leggermente elastica permetteva di ammortizzare le vibrazioni, altrimenti



fatali a strutture tanto esili. Per evitare fastidiose macchie d'olio sui vestiti e convogliare meglio l'aria di raffreddamento, il monocilindrico a 4 tempi da 212 cm<sup>3</sup> (inclinato di 15° e, in seguito, maggiorato a 254 cm<sup>3</sup>) poteva essere chiuso ai lati per mezzo di due lamine metalliche verniciate. A seconda dei modelli, l'unità era dotata di accensione a pila o a magnete e la trasmissione alla ruota posteriore era garantita da una cinghia. Sul manuale del 1905 si leggeva: «Una moto in 5 minuti, anche per persone che non possiedono una formazione meccanica». Il motore costava 425 franchi, il veicolo completo, che era anche a disposizione, 625. ► La fama internazionale venne dalle gare: nel 1901 questa piccola macchina conquistò la salita del Col de la Faucille e, nel 1903, con condizioni meteo spaventose, i primi due posti nella classe 250 cc di una gara d'oltre mille chilometri in sei tappe organizzata dal Motorcycle Club de France. Appena sul mercato, la "Type A" ottenne un grande riscontro e vennero concesse licenze in varie nazioni, come Germania, Inghilterra, Francia e Italia.

**La storia continua** ► Durante gli anni a seguire, la Motosacoche si affermò come marchio di riferimento per la costruzione di motociclette, in particolare di media e grande cilindrata. Importantissima, però, anche l'attività di realizzazione dei famosi motori M.A.G. (Motosacoche - Acacias - Genève), fasto e fortuna d'innumerabili casate estere. A dettar legge, anche in ambito sportivo, furono dapprima gli IOE a valvole contrapposte (2C8 e 2C10), offerti dal 1913, e gli OHV dal 1925.

### ALTRE TAPPE FONDAMENTALI

- La prima bicilindrica fu la 2C1 299 cm<sup>3</sup> (a V di 60°) del 1907 «per i conducenti di un certo peso o gli amanti della velocità». Grande novità, le valvole laterali.
- Il modello per signore, la D1 (del 1907), presentata al Salone di Ginevra, era dotata d'una potenza di 1 CV a 2'500 giri/min., nettamente più performante della "Type A".
- Sempre nel 1907, i fratelli Dufaux inventarono un 7 cilindri a stella, oggi esposto al Museo dei Trasporti di Lucerna.
- Il primo motocarrozino (montato a sinistra) è del 1911. Con i suoi discendenti, ebbe grande successo presso le famiglie dell'epoca.
- Dal 1923 al 1928 M.A.G si occupò dell'assemblaggio di una piccola automobile, la MAXIMAG, una cabrio a due posti dalla cui esperienza nacquero i motori OHV.
- Nel 1924 venne fondata la Motosacoche-France che copriva il mercato francese senza dover pagare gli elevati dazi doganali. Le macchine costruite a Lione erano delle copie dei modelli svizzeri anche se equipaggiate in maniera leggermente diversa. Da qui uscì la TT- Record del mondo che, grazie ad un 500 cm<sup>3</sup>, poteva raggiungere i 130 km/h.
- Le ultime unità propulsive furono fabbricate tra il 1934 e il 1936.
- Nel palmares della marca figurano alcune sconfitte ma anche centinaia di vittorie. Suoi, ben 43 record del mondo di velocità, tra cui quello realizzato da un ticinese (vedi box nella pagina seguente).
- Nel 1937 la compagnia, situata nel quartiere "des Acacias" a Ginevra, non riuscendo a riprendersi dai contraccolpi del mercato, venne acquistata dagli "Ateliers des Charmilles". Motosacoche SA, nel frattempo, continuò a esistere come società anonima distinta in seno al gruppo.



Una 2C7 del 1912.



Una 2C10 Modello 408 del 1927.



Una 410 del 1928 da 500 cm<sup>3</sup>.

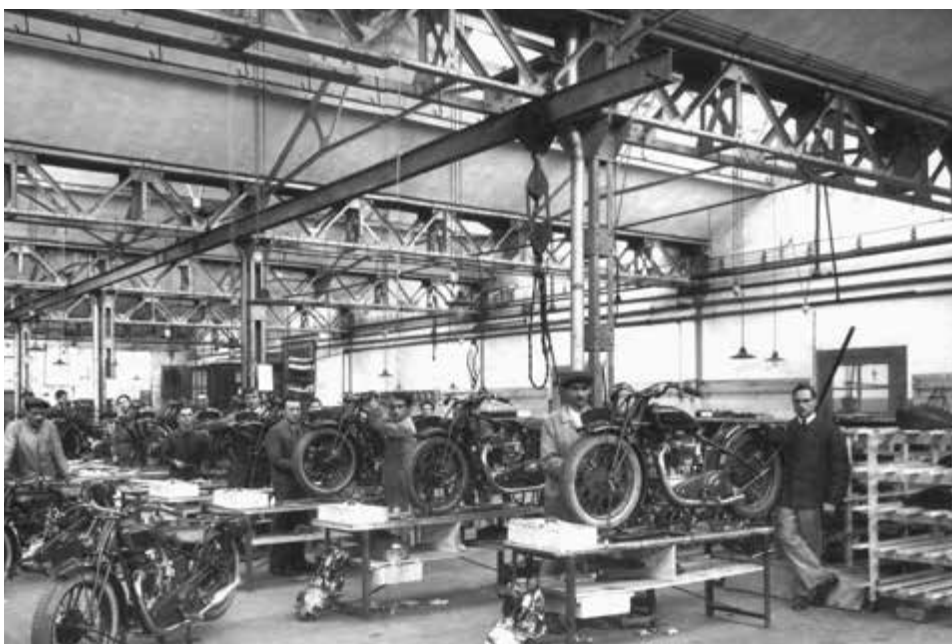


Una 316 da 345 cm<sup>3</sup> del 1° luglio 1931.

**Fare azienda agli inizi del Novecen-**

**to** ► Raccogliendo la documentazione relativa a questo articolo, ci siamo imbattuti in alcune curiosità davvero significative su quella realtà imprenditoriale tanto lontana dagli standard attuali. Dopo alcuni cambi d'indirizzo, di nome e di ragione sociale (e l'apertura di una succursale torinese nel 1907) la ditta dei Dufaux assunse il nome di "Motosacoche SA" nel 1917. Fu l'inizio di un'ascesa folgorante che sottintese, a pieno regime, l'impegno di 1'200 persone su 11mila metri quadrati. I salari dei collaboratori si situavano nella media. Nel 1910 il caposquadra François Gross riceveva 77 centesimi l'ora e dirigeva 14 operai che guadagnano tra i 58 e i 70 centesimi. Ai 3 manovali della squadra ne toccavano soltanto 40. Si lavorava 10 ore al giorno, sabato compreso, e sovente anche la domenica per un salario mensile tra i 130 e i 210 franchi (la Motosacoche meno cara, la MTS, ne costava 610). Stando agli archivi, nel 1930 la ditta assemblava tra le 5mila e le 6mila motociclette e tra i 35mila e i 40mila propulsori. Dal 1919, proponeva anche dei M.A.G. da 2 a 20 cavalli per macchine agricole e sotto-stazioni elettriche; dal 1931, fabbricava diesel da 8 CV come motori stazionari.

di **Elias Bertini**

**Un articolo apparso sulla Revue Suisse Sportive del 1923**

Il ticinese Augusto Rossi (detto Pepena) stabilisce il record del mondo di velocità sul chilometro lanciato di 171,429 km/h a Parigi, con un modello 2 C 10 F "TT" da 500 cm<sup>3</sup>.



**L'INDUSTRIE SUISSE DE LA MOTOCYCLETTE**

Le nouveau modèle T; T. Motosacoche, 500 cmc. de cylindrée, avec lequel A. Rossi a établi le record du monde à Paris, le 9 septembre; ce modèle est actuellement livré à la clientèle.  
(Phot. de notre correspondant.)