

## Motosacoche-Prospekt 1937

Den Markennamen Motosacoche, der auf deutsch „Motortasche“ heißt, gibt es schon ab 1905 und kennzeichnet nicht nur die älteste, sondern auch die bekannteste Schweizer Motorradfirma. Die Geschichte der später so berühmt gewordenen Marke beginnt jedoch schon 1899, als die Brüder Henri und Armand Dufaux in Genf zum Zwecke der Herstellung von Einbaumotoren für Fahrräder in der Rue de Lancy 6 die Firma „Societe en Commandite H. + A. Dufaux + Co“ gründeten. Sie waren Söhne eines vermögenden, technischen Neuerungen aufgeschlossenen Kunstmalers, allerdings ohne technische Ausbildung, aber ohne Zweifel ideenreiche Auto-didakten.

Mit ihrer „Motortasche“, die deshalb so genannt wurde, weil man diesen Hilfsmotor der Brüder Dufaux wie eine Tasche in das Rahmendreieck eines normalen Fahrrads einsetzen konnte, hatten die Genfer großen Erfolg. Als mit so einem neuartigen Motor-Zweirad 1901 das Bergrennen auf den Col la Faucille bei Genf gewonnen wurde, konnten sich die jungen Geschäftsleute kaum vor der Menge der eingehenden Bestellungen retten. Die bisherige KG musste bald in eine Aktiengesellschaft umgewandelt werden, um das rasche Wachstum zu verkraften. Als sich die 1907 aus der Firma ausscheidenden Brüder Dufaux der Fliegerei zuwandten, brachte die Firma bereits die ersten stärksten V-2-Zylinder-Motoren heraus, die sie schon bis 1914 zum größten Einbau-Motoren-Produzenten Europas anwachsen ließen. Bereits 1913 gewann ein MAG-Motor, wie die Abkürzung von Motosacoche AG lautete, den „Großen Preis von Frankreich“, und Motoren aus Genf wurden schon vor 1914 in England von Royal Enfield eingebaut.

In den Jahren 1921 bis 1923 schrumpfte Motosacoche von rd. 1000 Mitarbeitern auf knapp 150 Köpfe, erholte sich aber dann rasch trotz eines erfolglosen Ausflugs auf das Gebiet des Automobilbaus. Die Jahre bis 1926, ab welchem dann der große Aufwind erfolgte aufgrund einer völlig neuen Serie von leistungsfähigen Einbau-Motoren, verbrachte Motosacoche keineswegs tatenlos. Es gab vielmehr zahlreiche interessante Entwicklungen, darunter auch ein dohe-V-Zylinder-Modell, mit dem Franconi 1923 einen neuen Schweizer Geschwindigkeitsrekord mit 183 km/h aufstellte. Die ab 1926 gebauten MAG-Motorenpalette, die zwischen 250 und 1000 ccm Hubraum wechsel- und kopfgesteuerte Ein- und Zweizylinder-Modelle beinhaltete, wurde auch in Deutschland von einer Reihe von Firmen eingebaut. Die bekanntesten davon waren Avis-Celer, Bükker, Ernst-MAG, Neander, Imperia, Triumph und Standard. Neben diesen Serien-Motoren gab es auch ohv-Rennsport-Motoren, die in der Schweiz u.a. von Condor und Universal verwendet wurden.

Berühmt in der Motorsportwelt wurde schließlich Motosacoche 1928, als der ein Jahr zuvor engagierte englische Konstrukteur Marchant eine Reihe von Königswellen-Rennmotoren schuf, die mit dem Fahrer Wal Handley im selben Jahr die beiden großen Soloklassen des in Genf veranstalteten „Großen Preis von Europa“ gewann und damit zwei Europameistertitel in die Schweiz brachten. Die bald daraufhin einsetzende Weltwirtschaftskrise hat-

te auch auf die Geschäfte von Motosacoche einschneidende Rückwirkungen, doch rettet sich die Firma dank ihres Rufes und der Qualität ihrer Erzeugnisse halbwegs gesund in die 30er Jahre.

Der vorliegende Prospekt aus 1937 ist aus einer Zeit, da Motosacoche seine weltweite Bedeutung als Einbau-Motoren-Produzent schon weitgehend eingebüßt hatte, jedoch als Hersteller solider Motorräder noch einen guten Ruf besaß, aber seine Erzeugnisse überwiegend nunmehr in der Schweiz verkaufen konnte. Trotzdem präsentiert der nunmehr 5 Modelle zeigende Prospekt einen guten Querschnitt durch das ehemals bedeutend größere Einbau-Motoren-Programm: nur die Kraftquelle des Modells 250, Typ 211, besitzt einen Zweitakt-Motor, der in der großen Einbau-Motoren-Palette fehlte. Er kam erst in den 30er Jahren hinzu, als die Motosacoche auch ein „Billig“-Modell in seinem Programm führen musste.

Das Modell 500 Touren-Luxus, Typ 431, besitzt einen seitengesteuerten Halbliter-Zylinder, der jedoch auf dem Kurbelgehäuse des anno 1931 geschaffenen „Jubiläums-Modells“ sitzt. Wahrscheinlich blieben von diesem so viele übrig, dass sich die Verwendung auf dieser Basis anbot. Es hatte nämlich das Öl-Reservoir mit in sein Kurbel-Gehäuse integriert, was man am Bild anhand der Öleinfüll-Öffnung bemerkt, die vorne unter dem Auspuffrohr am Ende des Rahmenrohrs hervorlugt. Auf diesem Jubiläums-Motorgehäuse saß nämlich, als es 1931 erschien, der D-Rennmotor, für das in ohv-Ausführung für Kunden käuflichen Rennmodell, das sehr beliebt war und sogar noch nach 1945 wieder auf Rennstrecken erschien. Anstelle des D-Typs ist im Prospekt jedoch der wesentlich seltenere Typ F-50 abgebildet. Das war die letzte ohc-Version des 1927/28 entstandenen A-Motors von Dougal Marchant. Mit 35 PS war dieser „Production-Racer“ aber nicht mehr schnell genug, um im Renngeschehen Lorbeer zu ernten, und heute ist er eine „Mauritius“ des Schweizer Motorenbaus von MAG. Der ohv-Motor des 500-ccm-Modells „Grand Sport“ Typ 434 hingegen ist die schon seit 1926 gebaute Halbliter-Version, die in alle Welt als Einbau-Motor geliefert wurde. Zusammen mit einem fußgeschalteten Burman-4-Gang-Getriebe war jedoch diese Antriebsquelle noch 1937 konkurrenzfähig und gerne gefahren. Der V-2-Zylinder-Motor des 850 ccm großen Grand Luxe Touren-Modells Typ 720 hingegen stammt aus der Schaffensperiode des zweiten, nach Marchant nach Genf gekommenen, englischen Konstrukteurs Le Vack und ist das einzige Zweizylinder-Modell von MAG anno 1937, das vor allem für den Gespannbetrieb gedacht war. Es hatte so wie sein seitengesteuertes Schwestermodell Typ 431 eine Vorderradgabel, die von der Harley-Gabel abgeleitet ist und gegenüber der von den anderen Modellen verwendeten Tigergabel wohl kaum Vorteile gebracht hat. Dieses hier gezeigte Modellprogramm von Motosacoche in Genf wurde noch fast bis in den Krieg hinein mit kleinen Änderungen weitergeführt. Nach 1945 erstand es jedoch nicht mehr, obwohl MAG nochmals versuchte, im Motorengeschäft Fuß zu fassen. Heute (1993) lebt die Firma in ihrem alten Metier, der Einbaumotoren-Produktion, weiter, die überwiegend jedoch in anderen Bereichen als im Motorrad Verwendung finden.