

Zeitschrift: Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française
Herausgeber: Le messenger suisse
Band: - (1992)
Heft: 38-39

Artikel: Petit pays, grands succès
Autor: Bovet, Philippe
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-848095>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.02.2025

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

Petit pays, grands succès.

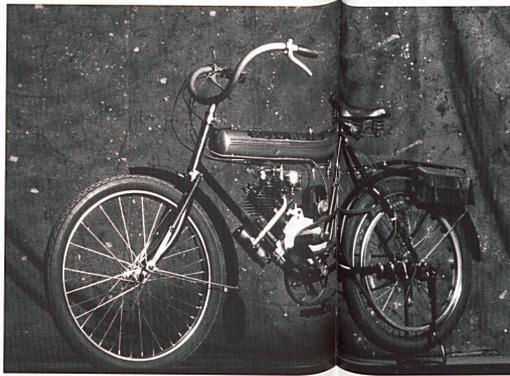
La principale firme suisse, Motosacoche, est fondée à la fin du 19^{ème} siècle par les frères Henry et Armand Dufaux. Comme la plupart de leurs confrères, ils débentent par de petits moteurs auxiliaires pour vélos, dont un, de grande qualité, connaît un vrai succès commercial. Il s'agit d'un quatre temps très compact, livré avec réservoir et courroie de transmission. Une sacoche d'équipement moto, en somme.

Mais Motosacoche est plus connu sous le nom de MAG, trois lettres signifiant Motosacoche Acacias Genève, du nom d'une banlieue des bords du lac Léman. Par la suite, la firme suisse met au point des moteurs mono et bicylindres bien proportionnés, dont la cylindrée s'échelonne de 250 à 1.000 cm³ et dont la réputation fait vite le tour de l'Europe. On les retrouve même outre-Manche lorsque MAG travaille en collaboration avec Royal Enfield. A partir de 1926, Motosacoche produit ses propres motos, dont la caractéristique la plus visuelle reste leur couleur brun-kaki : des machines équipées de mono quatre temps de 350 et 500 cm³. De 1926 à 1934, le 350 cm³ quatre temps Tourisme développe 9 cv à 3.800 tours et 14 cv à 5.000 tours dans sa version Sport. Le 500 cm³ quatre temps Tourisme offre 14 cv à 3.600 tours et sa version Sport 22 cv à 4.800 tours. Quant aux moteurs MAG bi-cylindres en V de 500, 600, 750 et 1.000 cm³, ils délivrent de 13,5 cv à 24 cv. De grands ingénieurs comme Dougal Marchan ou Bert Le Vack dirigent Motosacoche et

par Philippe Bovet

La Suisse peut se retourner avec une certaine fierté sur un passé motocycliste brillant, bien que méconnu. Des pilotes de renom ainsi qu'une vingtaine de marques portèrent haut les couleurs de Guillaume Tell.

sont à l'origine de ces succès suisses. Dans les années trente, la firme de Genève prend quelques plombs dans l'aile. Motosacoche perd d'importants contrats de fournitures de moteurs à des firmes anglaises. C'est le constructeur JAP, implanté à Londres qui enlève le pain de la bouche des Suisses. Autre déconvenue : les Anglais implantent une succursale Triumph en Allemagne et contournent ainsi les interdictions et les barrières douanières.



Techniquement cette Moto-Révo 250 cm³ du début du siècle était très en avance sur son temps.
Photo : Alain Nicolas

Ces Triumph fabriquées à Nuremberg sont d'abord équipées de moteurs MAG achetés en Suisse, mais à partir de 1933, ces moteurs y sont construits sous licence. Autant de travail en moins pour les Genevois, qui s'orientent alors vers les moteurs industriels. Contrairement aux autres pays européens, la Suisse est neutre. La deuxième guerre mondiale ne détruit pas son appareil de production. La fabrication de deux-roues y est maintenue. A la baisse néanmoins, car les exportations se font rares. Après 1945, MAG assemble des 250 cm³ quatre temps mono et bi-cylindres (dont le 212 Twin, 15 cv à 6.000 tours, produit de 1953 à 1956) notamment pour la firme Opti. Certains moteurs sont aussi utilisés pour la motorisation des deux-roues allemands UT. Mais le grand retour tant attendu des Genevois sur la scène internationale n'a pas lieu. En 1957, Motosacoche cesse définitivement la production de moteurs et de motos.

Parmi les autres constructeurs

helvétiques, citons Moto Révo dont nous avions présenté une 250 cm³ dans MS n. 958, mais aussi Zehnder. En 1923, ce constructeur débute sa production de motos et de moteurs deux temps, dont la cylindrée s'échelonne de 110 à 250 cm³. Zehnder gagne vite en notoriété, d'autant plus facilement qu'elle participe à toutes les compétitions suisses. En 1932, la marque est reprise par la firme allemande de Wilhelm Gutbrod, Standard : des motos au stylisme très britannique, équipées de moteurs suisses et qui présentent un haut degré de finition. Et quelle robe : cadre rouge et roues jaunes. Zehnder continue néanmoins d'exister jusqu'en 1939.

On ne peut pas parler de la Suisse sans évoquer le side-car. Ce que des pilotes comme Fritz Schneiddeger, Florian Camathias et quelques autres ont apporté au trois-roues, ferait presque penser que la Suisse serait la patrie du side. Dans les années cinquante, le side-car est non seulement une épreuve pal-

pitante par les personnalités marquantes qui courent dans cette catégorie (ainsi l'unijambiste Ritter), mais aussi parce qu'il vit une époque charnière de son évolution. Alors que les Allemands sont rois en trois-roues, les petits poucets suisses viennent certes leur damer le pion et bousculer l'ordre établi, mais aussi remettre en cause la technique du side-car en se faisant les précurseurs du super-basser. L'Allemand Max Deubel, quatre fois champion du monde de side 500 cm³, est un traditionaliste qui court en position assise. Schneiddeger (champion du monde en 1965 et 1966 (année durant laquelle il signe toutes les épreuves de la saison !), et Camathias sont des partisans de la ligne évolutionniste et courent à genoux. Florian Camathias est un bouillant Suisse, un virtuose des circuits près à plus d'une folie et d'une témérité, même si la victoire lui semble assurée. Une impétuosité qui lui coûte certains podiums et quelques titres. Né en 1924 à Saint-Gall,

Camathias est un excellent préparateur. Son père fut coureur motocycliste de 1920 à 1926, lui-même est mécanicien à Saint-Gall, puis concessionnaire BMW à Vevey, près de Lausanne. Camathias fait bien quelques courses en solo, mais il trouve réellement sa voie dans le side-car. En 1954, il se classe quatrième à Monza et termine dixième du championnat du monde avec son passager Maurice Bula, l'un de ses singes les plus fidèles. L'année suivante, il gravit par trois fois la plus haute marche du podium à Bourg-en-Bresse : dans la catégorie 175 avec une 125 cm³ MV, en 250 avec une NSU et en side-car avec son attelage BMW. Il finit la saison de side-car cinquième du championnat du monde, 1957 le voit finir troisième du championnat du monde de side. En 1958, 59, 62 et 63, il est vice-champion du monde. Florian Camathias est réellement une personnalité marquante des circuits. Et des stands, où on le reconnaît vite à ses petites lunettes et ses éternelles blouses

de travail. En 63, il gagne à l'île de Man et à Hockenheim. Après avoir été longtemps un fidèle de B M W, Camathias se pose des questions sur ses mécaniques muniçoises, qu'il trouve de moins en moins performantes et passe chez Gilera. Essais non concluants. Il revient chez BMW. En 1965, avec Ducret comme passager, il remporte le grand-prix de France qui se court à Rouen. Le 10 octobre de cette même année, il se tue sur le circuit de Brands Hatch, en Angleterre.

Universal fait partie des noms connus dans la République des Alpes. Implantée à Zurich, cette firme moto débute en 1928 en montant des moteurs belges PA dans des machines suisses de la marque Helvetia. Par la suite, Universal utilise des moteurs italiens (Anzani), anglais (le 1.000 cm³ de Jap) ou allemand (Ilo), avant de construire ses propres moteurs de fortes cylindrées : 700 et 1.000 cm³. En 1936, Universal livre à l'armée suisse des motos équipées d'un bicylindre en V quatre temps. Après la deuxième guerre mondiale, la firme zurichoise s'inspire, comme sa consœur Condor (voir MS n°34/35), des succès esthétiques autant que mécaniques remportés par BMW. Le

moteur flat-twin, équipé d'un cardan est au menu d'Universal. De 1948 à 1952, le flat-twin Universal est un 600 cm³, exactement 578 cm³ qui offre 18 cv à 4.800 tours. De 1950 à 1962, la moto est améliorée, le moteur devient plus performant : 26 cv à 5.500 tours. Une recette, la dernière réussite de la maison zurichoise, qui est très appréciée en Suisse, mais dont la réputation ne passe pas les Alpes.

Ces Suisses méconnus

La Suisse possède de nombreux talents deux roues, sans pour autant que l'on se doute de leur nationalité helvétique. Un nom à consonance française et le pilote est hexagonal, des sonorités du sud et il est italien, des consonnes qui arrachent la gorge et il est allemand. Personne ne pense à la Suisse, qui fausse les cartes avec ses quatre langues officielles. Parmi les Helvètes les plus connus: Fritz Egli, Bernard Haenggeli, Adrian Bossart, Yves Briguet, Rolf Biland, Christophe et Andreas Ussler, Weine, Rudi Kurt, Hans Muller, Roland Freymond, Espié, Jacques Bolle, Michel Frutschi, Heinz Lüthi, Luigi Taveri, Bruno Kneubühler... En Suisse vivent aussi quelques français et étrangers: Philippe Coulon bien-sûr, mais aussi Wilca Marsoski (suisse d'adoption). Sur les bords français du lac de Genève: Guy Bertin et Yvan Troillet (11 fois champion de France de side-car). Preuve que le charme du Léman n'attire pas que Sophia Loren, Alain Delon et Mobutu.

Les trois lettres MAG frappées sur le métal de nombreux moteurs correspondent à la maison suisse: Motosacoche Acacias Genève.

Motosacoche, 380 cm³ de 1934. La couleur brun-kaki fut une des caractéristiques des motos genevoises.

