



## MOTOSACOCHÉ 5HP

La Motosacoche 5HP eut un énorme succès en Europe et fut produite jusqu'en 1925.

La précision suisse :

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, à Genève, au 56 rue des Acacias, les frères Armand, associés à Henri Dulfaux, réalisent un moteur monocylindre de 290 cm<sup>3</sup> adaptable à une partie cycle de vélo. très compacte, cette motorisation baptisée Motosacoche va connaître grand succès. Dès lors, la société décide de se lancer véritablement dans la conception de moteurs. Ceux-ci seront commercialisés dans toute l'Europe sous le nom de MAG (Motosacoche-Acacias-Genève), mais la firme suisse conçoit aussi ses propres motos sous le nom définitif de Motosacoche. Un premier bicylindre en V à 45° à soupapes latérales est produit en 1910, mais c'est surtout le V-Twin "Tourisme" de 1913 qui retient l'attention avec une distribution semi-culbutée. Produite en 500 et 600 cm<sup>3</sup> pour les attelages, ce moteur fort bien réalisé prenait place dans une partie cycle plutôt sous-dimensionnée, ce qui n'empêchait pas les amateurs de pilotage sportif de se faire la main sur ce type de machine. À noter qu'il a même existé un V-Twin de 1000 cm<sup>3</sup>.

Bicylindre en V :

Dès le début du siècle, de nombreux constructeurs explorent la voie du bicylindre en V. Motosacoche produit d'abord un moteur V-Twin latéral, puis un semi-culbuté. Les cylindres sont en fonte, mais tous les carters sont moulés en aluminium. Les soupapes d'admission, recouvertes chacune par un boîtier de culbuteurs, sont à commande. Les soupapes d'échappement restent latérales et les bougies sont montées horizontalement. L'unique carburateur est au centre des cylindres. La magnéto est entraînée par une chaîne sous carter à partir de l'arbre à cames et la lubrification à huile perdue s'effectue par gravité à partir du réservoir.

Transmission par boîte :

Le démarrage de la moto s'effectuait par une manivelle côté gauche, dont l'arbre entraînait une chaîne. La machine possède 3 rapports, mais il ne s'agit pas d'une boîte. En fait, la commande de boîte au réservoir se fait au moyen d'une sorte de molette qui agit sur 3 chaînes avec 3 pignons et 3 couronnes de taille différentes, chacune d'entre elles déterminant un rapport de démultiplication. Cet ensemble est à peine visible car il travaille sous un carter étanche. Un arbre intermédiaire classique entraîne ensuite la roue arrière.

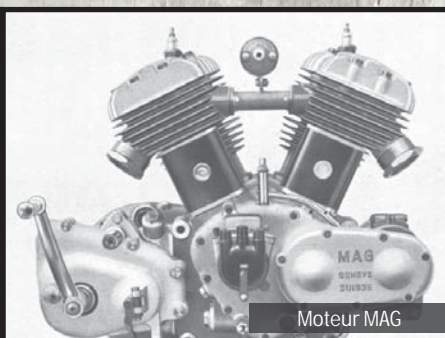


Suisse



### Caractéristiques techniques :

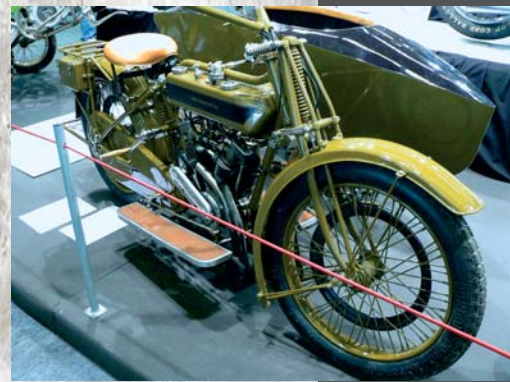
<b>Longueur</b>	: 1,80 m
<b>Largeur</b>	: 0,69 m
<b>Poids</b>	: 130 kg
<b>Cylindrée</b>	: 578 cm <sup>3</sup>
<b>Moteur</b>	: 4 temps - 2 cylindres en V
<b>Puissance</b>	: 18 ch
<b>Refroidissement</b>	: Air
<b>Transmission</b>	: Arrière
<b>Freins</b>	: Tambour avant et arrière
<b>Boîte de vitesse</b>	: 3 rapports
<b>Vitesse maxi</b>	: 85 km/h
<b>Énergie</b>	: Essence
<b>Réservoir</b>	: 16 l
<b>Autonomie</b>	: 436 km
<b>Places</b>	: 1 (2 avec porte bagage)



Moteur MAG



Motosacoche 350



### Caractéristiques dans le jeu :

**Sportivité** : 6 **Catégorie** : 4 **Solidité** : 7

**Caractéristiques spéciales** : Possibilité d'adaptation d'un side-car, -15 % en sportivité, -10 km/h.