

REBUILDING MON RATIER EN AMÉRIQUE

Tout en reconstituant mon Ratier 1955 L-7 il y a quelques années, Craig [Vechorik](#) a donné mon nom à un individu qui prévoyait d'acheter un bloc de motos qui ont inclus un Ratier 1962 C6S. J'étais averti [du modèle et expliqué que la compagnie ait seulement produit légèrement plus de 1000 vélos](#) avant que la production de cessation, tandis que rare, presque aucunes pièces aient été disponible pour la réparer. Le type a acheté les motos et j'ai fini vers le haut d'acheter le Ratier. J'ai découvert que l'exemple qu'il a eu était une version d'exportation des Etats-Unis appelés par C6S. Il était tout à fait rare car seulement 3 ont été produits avant le foyer de décalage de compagnie à la production du radar et des systèmes de commande de tir pour un mirage voyageant en jet.

Je suis devenu intéressé par Ratiers après lecture d'un article dans le numéro du janvier 1980 du magazine de cavalier. C'a été intitulé « BMW que la France a construit ». Il a montré C.A. 6S qui a été possédé et monté en Californie. C'était le vélo que j'ai maintenant possédé. Un certain propriétaire passé a fait passer au bichromate de potasse les panneaux de réservoir, un grille-pain têt. .

J'ai conduit à la région de Nashville du Tennessee et l'ai prise. La moto n'avait pas fonctionné pendant beaucoup d'années et avait été apportée au TN de [la Californie](#) dans les années 80. Elle a semblé avoir un problème de compression, ainsi j'ai fait retoucher la mauvaise tête et ai réparé la mauvaise valve d'admission. À ce point, elle a tout à fait bien fonctionné et j'ai commencé à la conduire comme [vélo](#) de tourisme. Après l'avoir bien conduit plus de 3000 milles, [la bague d'étanchéité d'huile](#) a tourné et a détruit une tige. Lorsque j'étais sur l'autoroute à 70mph. Le garçon, font des moteurs font jamais le bruit sans huile.

J'ai commencé à rechercher ce qui allait être nécessaire pour la faire fonctionner encore. J'ai espéré que parce que la moto a eu c'est commencement basé sur des pièces de BMW que je pourrais trouver des pièces de rechange de vieux morceaux de reproduction de BMW. Après une année du regard, il s'est avéré que le vilebrequin était semblable aux militaires de BMW R75 de WWII. J'ai fait démolir à un ami en manganèse le vilebrequin et mon épouse et moi avons pris un voyage à l'Europe dans les espoirs de trouver les morceaux chez [Veterama](#) à Mannheim, Allemagne. ([un grand rassemblement d'échange en octobre de tous les ans.](#)) Je ne pouvais pas trouver les pièces nécessaires, ainsi nous sommes alors allés en France. Il y a un grand club de Ratier/CEMEC en France et comme j'ai appartenu au club j'ai espéré qu'elles pourraient m'aider. Judy et moi avons voyagé un peu puis rencontrons un ami qui parle anglais, qui m'a mis en rapport avec le président de club. Nous avons voyagé à l'ouest de Paris et avons rencontré lui pendant 3 heures. Il ne pourrait pas parler anglais et je ne pourrais pas parler français, mais nous avons passé 3 heures fonctionnant avec un langage commun de « technique ». Avec le papier et les feuilles de [Spéc.](#), nous pouvions communiquer. J'ai eu besoin d'une nouvelle bielle, de deux nouvelles cages de paliers un ensemble de nouveaux roulements et d'une goupille de tige. Il est allé à son grenier et est revenu avec toutes les nouvelles pièces. Alors j'ai commencé sur ma liste d'objectifs de substance imaginaire de trouvaille. La moto a été produite avec des amortisseurs d'ABS sur l'avant et le dos. L'amortisseur avant a été allé et [relaced](#) avec un amortisseur de [sportster](#). Il est allé à son grenier et est descendu de nouveau avec un nouveau vieil amortisseur de [stoc](#) qui n'avait été jamais foré et les croisillons de support d'amortisseur également avant et arrière. WOUAH ! ! J'ai maintenant vraiment essayé de l'examiner. La moto est à l'origine venue avec les barres d'accident qui avaient été perdues par les multiples propriétaires antérieurs. Il est allé à son grenier et est descendu de nouveau avec un ensemble de barres de numéros qui n'avaient pas été passées au bichromate de potasse. QUEL TYPE ! ! Le club en France a acheté toutes les pièces qu'elles peuvent trouver pour Ratiers et CEMEC. Ils vendent alors les pièces aux membres au coût.

Je suis revenu aux états et ai fait rassembler la manivelle avec les nouvelles pièces. Heureusement, j'ai eu un point de vue éclaté du moteur entier ainsi je pouvais l'assembler de l'image. Toutes les garnitures ont dû être faites et j'ai fait faire de nouvelles garnitures principales à partir du cuivre. Les têtes ont eu besoin de [nouveaux](#) valves et guides, qui ont été faits à partir des valves modifiées d'acier inoxydable d'un Harley, de même que les guides. Je pouvais obtenir un nouvel ensemble d'anneaux de France et après nettoyage des pièces de moteur, j'ai alors remonté tout arrière. L'amortisseur et les barres nouvellement passées au bichromate de potasse d'accident ont été également mis sur le vélo après l'obtention du fonctionnement de moteur.

Le vélo fonctionne maintenant mieux que jamais et je prévois de l'employer à la fin de cette année. Je l'ai pris au rassemblement 2008 de l'automne VMCA dans Steubenville, OH. En raison d'autres projets, je n'ai pas pu le conduire beaucoup, mais c'est un vélo d'amusement à conduire. Merci au club de CEMEC/Ratier de [la France](#) de votre appui en rendant ma moto [driveable](#) de nouveau.

Merci, Dale Monson