

## Traduction de la traduction automatique de l'article de Dale Monson...

Il y a quelques années, alors que j'étais en train de restaurer ma RATIER L7 de 1955, Craig Vechorik communiqua mes coordonnées à une personne qui projetait d'acquérir un lot de motos dans lequel se trouvait une RATIER C6S de 1962. Je connaissais ce modèle et l'informait que la société avait fabriqué à peine plus d'un millier de ces machines avant de stopper la production. Rare déjà à cette époque, pratiquement aucune pièce détachée n'est disponible pour toute réparation. Le lot de machines fût effectivement acheté par cette personne, et, au final, je lui ai racheté la RATIER. Je me rendis alors compte que ce modèle était en fait une version export de la C6S dénommée USA. Elle était encore bien plus rare, car seulement 3 exemplaires avaient été construits avant que l'usine ne recentre ses activités vers la production de radars et de systèmes de détection d'incendie pour l'avion Mirage.

J'ai commencé à m'intéresser aux Ratier suite à la lecture d'un article parut dans le RIDER MAGAZINE de janvier 1980. Le titre était « La BMW construite en France ». On y voyait une C6S utilisée par un heureux propriétaire californien. J'étais maintenant le propriétaire de cette moto là. Un précédent propriétaire avait fait chromer les flancs du réservoir, une mise en valeur précoce.

Je fis le voyage jusqu'à la région de Nashville, Tennessee pour aller la récupérer. La moto n'avait pas roulé depuis de nombreuses années et avait été ramenée de Californie au Tennessee dans les années 1980. La machine avait un manque de compression, j'emmenais donc la culasse fautive en réparation pour remplacer la soupape d'admission défectueuse. A compter de cet instant, la moto se mit à marcher tout à fait correctement, je me suis donc mis à l'utiliser pour faire un peu de tourisme. Après avoir parcouru plus de 5000 km, un des larmiers du vilebrequin se mit à tourner librement, ce qui entraîna la destruction d'une bielle. A ce moment là, j'étais sur l'autoroute à 120 km/h, hé bien les mecs, un moteur en manque d'huile, ça fait du bruit.

Je me mis donc en quête de rechercher les composants dont j'allais avoir besoin pour la rendre de nouveau opérationnelle. Je nourrissais l'espoir que, étant donné que la moto avait une conception appuyée sur les pièces BMW, je pourrais trouver de la pièce de rechange chez les fournisseurs qui reproduisaient des composants pour les vieilles BMW. Après une année de recherches, je trouvais des similitudes avec le vilebrequin des machines militaires de la seconde guerre mondiale, BMW R75. Je demandais à un de mes amis résident du Minnesota de me démonter le vilebrequin, et, accompagné de ma femme nous sommes partis vers l'Europe avec l'espoir de trouver les pièces au salon Veterama de Mannheim en Allemagne, (c'est une vaste brocante qui a lieu chaque octobre). Je n'y trouvais ce dont j'avais besoin, donc, direction la France.

Il se trouve en France, un club RATIER/CEMEC assez important et j'étais membre de ce club. J'espérais bien y trouver de l'aide. En compagnie de Judy, nous avons fait un peu de tourisme, puis nous sommes allés voir un ami, qui parlait l'anglais, et qui me mit en contact avec le président du club. Donc en route vers Paris pour le rencontrer. Nous avons réussi à discuter pendant 3 heures... Il ne parlait pas anglais et moi, je ne parlais pas français, mais nous avons passé ces trois heures à échanger au moyen d'un langage commun, celui de la « Technique ». Par l'intermédiaire de croquis et de feuilles de spécifications, nous sommes parvenus à nous comprendre. J'avais besoin d'une bielle neuve, deux cages à rouleaux, un maneton et un jeu de rouleaux. Il alla fouiller dans son grenier et revint avec le lot de pièces neuves. Ensuite je sortis ma liste de composants en « recherche désespérée ». La moto était équipée d'origine avec des garde-boues avant et arrière en ABS. Sur ma machine celui de l'avant était manquant et avait été remplacé par un modèle sport. Il partit fouiller de nouveau dans son grenier et revint avec une pièce d'origine qui n'avait même jamais été percée, il me procura également les deux pattes métalliques de fixation. WOW!! Maintenant, j'allais réellement le mettre à l'épreuve. La moto était livrée en série avec des arceaux de protection qui avaient été perdus au fil des différents propriétaires. Une fois de plus, il s'échappa vers son grenier et revint avec un jeu de protège-cylindres neufs avant chromage. VRAIMENT UN TYPE FORMIDABLE!! Le club français a racheté toutes les pièces RATIER et CEMEC qu'il a pu trouver. Ces pièces sont ensuite revendues aux membres, sans bénéfices.

A mon retour aux Etats-Unis, je fis réassembler le vilebrequin avec les pièces neuves ramenées. Heureusement, je possédais une vue éclatée du moteur, ce qui m'aida beaucoup dans le processus de remontage. Tous les joints furent fabriqués et je fis réaliser des joints de culasses en cuivre. Dans les culasses, les soupapes et les guides avaient besoin d'être remplacés, des soupapes de Harley modifiées, ainsi que les guides firent l'affaire. J'arrivais à me procurer un jeu de segments en France, et après un bon nettoyage de l'ensemble du moteur, je remontais le tout. Le garde-boue et les protèges-cylindres fraîchement chromés furent installés une fois la machine opérationnelle.

La moto n'a jamais aussi bien marché et je compte bien l'utiliser cette année. Je l'ai emmenée au Rallie VMCA 2008 qui se tient en automne, à Steubenville, dans l'Ohio. A cause d'un programme chargé, je n'ai guère eu l'occasion de la faire rouler, mais c'est vraiment une machine très agréable à piloter.

Un grand merci au RATIER/CEMEC club de France pour toute l'assistance fournie, qui m'a permis de rouler à nouveau avec ma machine.

Dale Monson, Michigan, USA