

Ratier

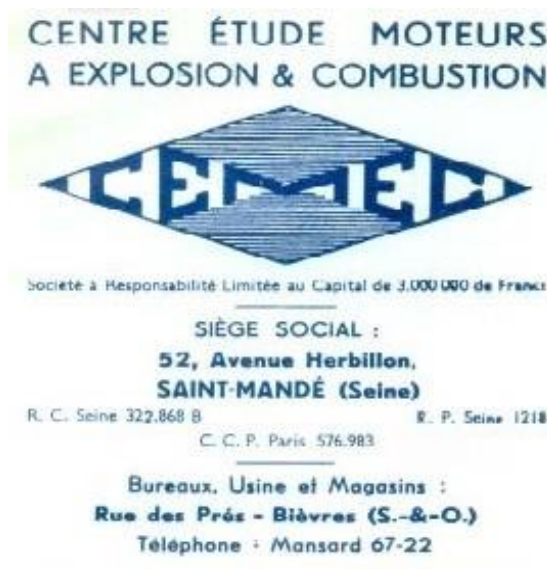
In Peu 91 heeft Henk een artikel over Cemec geschreven. Omdat op enige motorblokken van mijn Gnome & Rhône AX2 ook een typeplaatje van CMR staat wekte dat mijn interesse. Zo kwam ik her en der informatie tegen die het verhaal compleet maakte. De meeste informatie komt uit La Vie de la Moto en is vrij vertaald.

Door: Christ



De Franse BMW

De Franse Gnome & Rhône AX2 was de tegenhanger van de Duitse BMW R12. En bij aanvang van de 2e wereldoorlog werd bijna de gehele voorraad van ruim 2000 AX2's in beslag genomen en ingezet voor de Duitse oorlogsmachine. Een deel van Frankrijk werd bezet en het Duitse leger maakte in Parijs op de 58 rue Mozart een onderhoudswerkplaats, "le HKP 503", wat niet minder dan Heeres Kraftfahr Park betekent. Het was gevestigd in **Paris-Courbevoie** in de **138 Boulevard de Verdun**. Hier werden Franse monteurs tewerkgesteld als dwangarbeider. De onderdelen kwamen uit Duitsland, maar werden ook door Franse onderaannemers geproduceerd. Bij de productie van die onderdelen werd echter vaak sabotage gepleegd. Zo zijn verhalen bekend (ook bij Gillet-Herstal) dat de krukas keurig aan de productspecificaties voldeed, maar dat hij zodanig was gemaakt dat hij na enige duizenden kilometers toch kapot ging.



Na de bevrijding...

werd de werkplaats onder frans regime voortgezet als **CMR**: Centre de Montage et de Réparation l'ingénieur Jacques Dormoy. Door beheerproblemen ging deze organisatie failliet. In 1946 werd **CEMEC** (Centre d'Étude de Moteurs à Explosion et Combustion) als private onderneming opgericht met daarbij de gehele voorraad van CMR. Tot 1948 zijn tussen de 1500 en 1800 machines gebouwd van het type L7. Dat was de zijklepuitvoering. De L stond voor "lateral". Totaal zijn er acht verschillende typen volgnummers, maar dat kwam voornamelijk door de beschikbaarheid van verschillende onderdelen.

Naast de nieuwbouw van motoren was het bedrijf ook gespecialiseerd in onderhoud van de motoren van het Franse leger en gendarmerie. Zodoende kwamen de AX2 en Royal Enfields daar voor onderhoud terecht en werden de blokken na revisie voorzien van een extra typeplaatje.

Voor de overheid

De motoren van Cemec werden voornamelijk door de overheid gekocht. Enerzijds omdat de burger geen geld had voor een dergelijke zware machine, maar anderzijds ook omdat de betrouwbaarheid een risico was. Er zaten immers gesaboteerde onderdelen in de voorraad en die werden gewoon gebruikt in de productie. Ze waren immers onherkenbaar.

In 1952 komt het bedrijf CEMEC in contact met het bedrijf Ratier. Dat is een machinefabriek die kleine tractoren met tweetakt motoren produceert. In 1954 gaat Cemec failliet en Ratier, die een goed relatie met het bedrijf heeft, neemt de boedel over en gaat verder onder de eigen naam. In april 1955 verlaten de eerste motoren bij RAM (Ratier Aviation Marine) in de omgeving van Parijs de fabriek, de merknaam is Ratier.

RAM gaat in 1959 over in CSF. Uit de naam CSF is niet af te leiden dat dit een bouwer van machines of motoren is, immers de naam wijst naar draadloze telefonie, toen dus al. CSF staat voor Compagnie générale de télégraphie Sans Fil. Moederbedrijf Thomson is een elektronicabedrijf. Ze blijven produceren onder de naam Ratier. In 1960 wordt er nog een motor uitgebracht, de C6S met een in de tank ingebouwde radio en een grote antenne achter aan de lasdrager.

De Franse BMW... ?!

LA SEULE

GROSSE

MOTO

**FRANÇAISE
DE
CLASSE
INTERNATIONALE**



Ets RATIER
ALÉ. 43-60
97 à 103,
Avenue
Pierre
Brossolette
MONTROUGE
(Seine)

VITESSES CHRONO GARANTIES
160 km/h. avec la 600 cc. C 6 S
170 km/h. avec la 500 cc. C 5 GS



Département de la Compagnie Générale de T.S.F.

FIN

Er zijn tot het einde ongeveer 1035 motoren onder de naam van Ratier gemaakt, waarvan ook een aantal als C8 als kopklepuitvoering. In de typeaanduiding verschijnt dan de c van “culbultée”. De innovatie bleef echter uit, men borduurde voort op de oorspronkelijke R12 en de bestaande onderdelen. Hierdoor kon men niet meer opboksen tegen de Engelse en Duitse motoren die wel de modernere technieken gebruikten.

Zoals wel vaker in Frankrijk gebeurt, worden er lang niet altijd rationele besluiten genomen. Pogingen om de fabriek (met politieke steun) open te houden leiden uiteindelijk tot niets. Er werd door de markt niet langer gekozen voor binnenlandse producten. CSF is er dus ook niet in geslaagd om door te breken op de civiele markt voor motorfietsen.

Zoals Henk Kaajan in *Peu de Tout* 91 al eerder aangaf, ze werden pas populair bij Franse motorrijders toen ze via de Domeinen te koop kwamen. En redelijk zeldzaam, er zijn er immers maar ongeveer in totaal 2800 geproduceerd. Meer informatie, zie ratier.org/motos ◀



Hieronder een schitterende Ratier L7, herkenbaar aan de cilinderkoppen. En let op de specifieke uitlaat. Al met al een prachtig staaltje Franse techniek met Duitse oorsprong. Jammer van de betrouwbaarheid maar wel begrijpelijk in het licht van dwangarbeid. Er zijn 1035 machines gebouwd waaronder geteld ook een stel C8 kopkleppers.