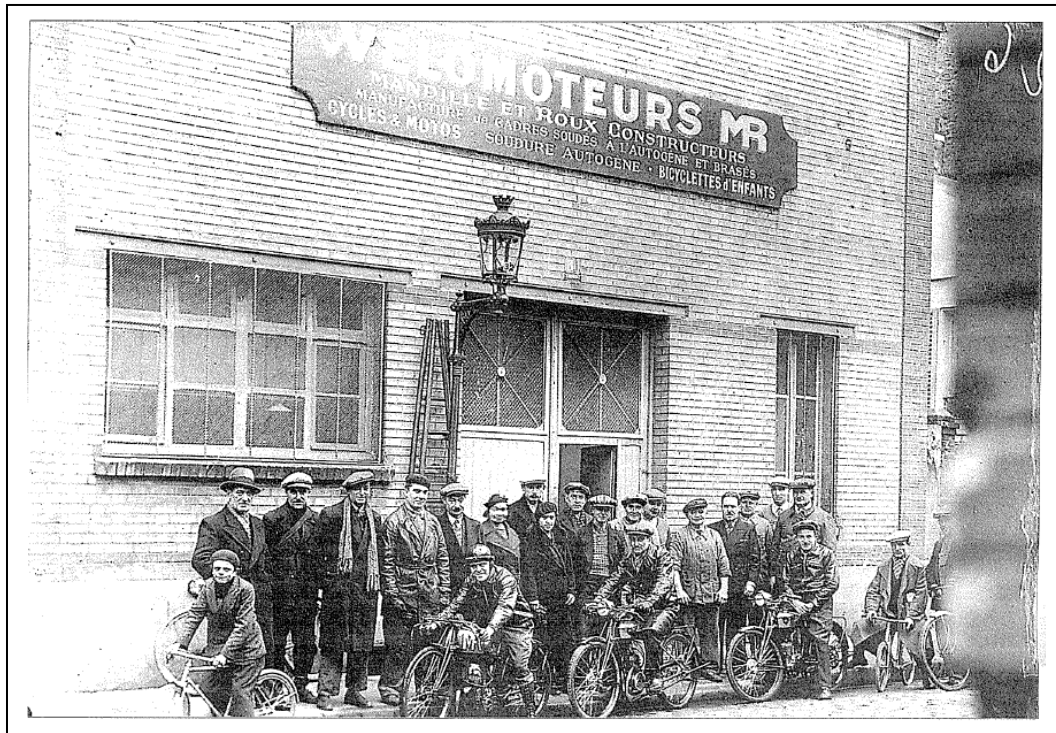


IN DE SCHADUW VAN DE "GROTEN"

Bron: LvM No. 254 1 september 1999

In de periode 1931-1957 bouwt MR gemotoriseerde tweewielers in de schaduw van grote fabrikanten. Dit marginale merk durft zich te meten met de concurrentie en realiseert onconventionele machines.



Mr. Mandille en Mr. Roux poseren met hun werknemers voor de fabriek. Zie dat de MR Racer heel groot "MR" op de tank heeft staan.

In 1931, besluiten twee ambachtslieden uit Parijs, Monsieur Roux en Monsieur Mandille, om een belangrijke stap voor hun kleine bedrijf te nemen; het maken van een vélomoteur ¹. De twee mannen werken al tien jaar samen en bouwen fiets frames. Bij de voorstellen voor deze vélomoteur, volgen ze de door de economische crisis ingegeven tijdgeest van de Franse industrie in 1930 met betrekking tot tweewielers: de kleine cilinderinhoud beheerst de markt.

Wat voor motor ?

Zoals MR, zijn veel ambachtslieden aan het experimenteren met "kleine blokjes". Dit is beter beheersbaar dan een frame bouwen voor een blok met een grote cilinderinhoud. Tussen 1932 en de Tweede Wereldoorlog, heeft Frankrijk meer dan 60 kleine constructeurs. Het bedrijf Mandille et Roux verkoopt logischerwijs zijn eerste model onder de initialen van de oprichters, MR. Gedoopt als "Type A2", wordt dit model aangedreven door een 100 cm³ Aubier et Dunne. Een goede motor, als we dat relateren aan de kwaliteit van het product, maar met bescheiden prestaties.

Het aanbod van Franse bruikbare motoren is beperkt. Monet-Goyon, heeft hetzelfde probleem als Mandille et Roux en wend zich tot het Engelse Villiers om daar motorblokken te kopen. Later gaan zij die blokken in licentie bouwen.

De 100 MR's die in 1931 zijn geproduceerd zijn een "geheimtip". Er is dat jaar geen Salon de la Moto en er wordt zeer weinig reclame voor de MR gemaakt.

In oktober 1932 heeft MR een standplaats op de Salon de Paris en er staan zelfs advertenties in de Moto Revue. Van de drie gepresenteerde modellen, is er één uitgerust met Aubier et Dunne en de twee anderen met een Train motor. De Train 100 cm³ tweetakt is nog ouder dan de archaische Aubier et Dunne: gietijzeren cilinder, magneetontsteking, etc.. Het blok is gebouwd zonder, of met twee, versnellingen.

MR verkoopt zijn A2 voor Fr 1540,- en de twee D1's met Train motor voor Fr 1399,- en Fr 1540,- afhankelijk van de versie. Een reclameargument van de MR is de aanwezigheid van een unieke aandrijflijn die echter de installatie van een vrijlooppkoppeling in de trapnaaf vereist.

¹ Vélomoteur ¹: Fiets met (hulp)motor

Samenwerking met Sachs

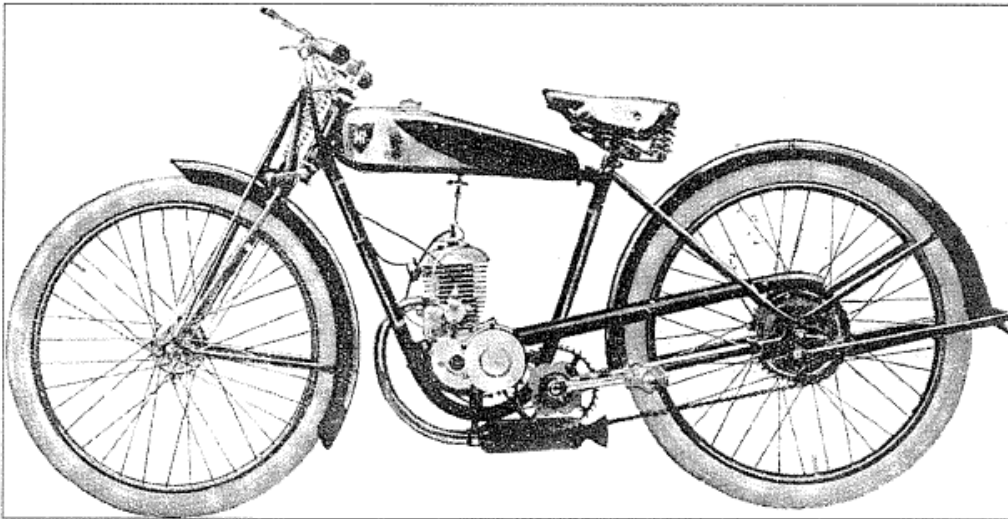
Het jaar 1933 staat in het teken van het begin van een lange samenwerking tussen MR en de Duitse fabrikant Sachs met hun breed toepasbare motor. Het top model, type D1, is inderdaad uitgerust met een 98 cm³ Sachs met twee versnellingen, een neutraal en koppeling. Bezoekers van de beurs in oktober hebben de keuze, op basis van hun financiën, tussen een Train motor, een Aubier et Dunne of Sachs.

De frames zijn zeer zorgvuldig afgewerkt; MR gebruikt de beste spuiters en de beste Parijse verchromers voor het bewerken van de verschillende onderdelen van de machines.

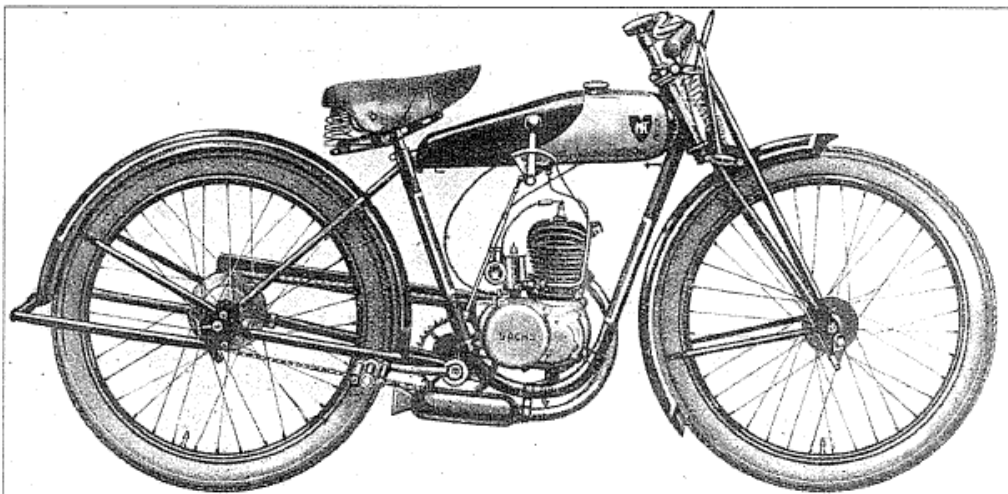
In datzelfde jaar, 1933, neemt MR deel aan de Bol d'Or waar de 100 cm³ van rijder Charollais eindigt als 4de in zijn klasse. 70 ronden achter de winnaar Rapeau, een bestuurder met een Prester met Aubier et Dunne motor.

Echter, het volgende jaar, finisht de kleine MR als eerste het in algemeen klassement. Een overwinning die uiteraard een effect op de verkoop heeft. Kohler finisht als eerste 100 cm³ met zijn D1 met Sachs motor en breekt het record van de 100 cm³ categorie door 1540 km af te leggen (de Prester van Rapeau had in het voorgaande jaar 1241 km afgelegd).

Het lukt Kohler zelfs de 125 en 175 cm³ te verslaan!



De D1 van 1934 zou kunnen worden aangedreven door een Aubier et Dunne (boven), Train of Sachs (onder).



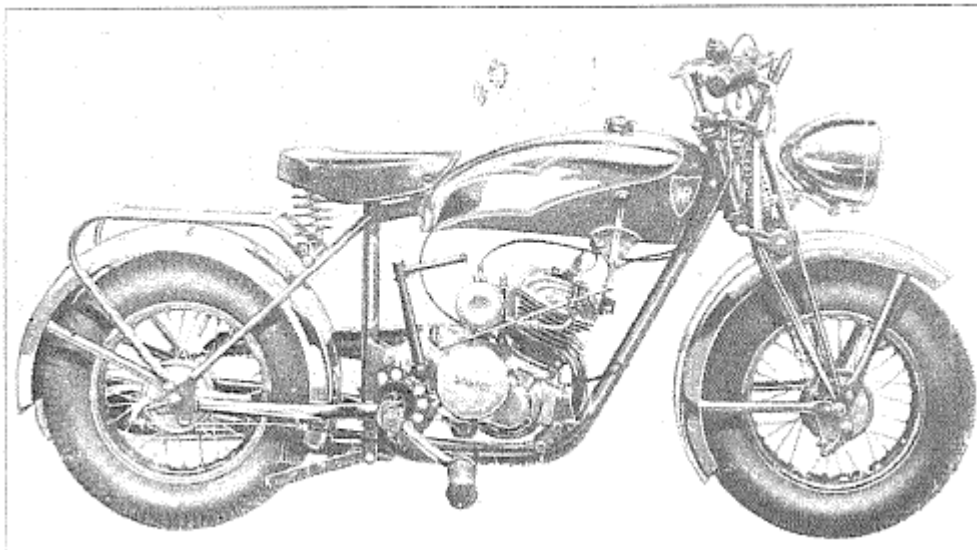
Hoewel de Aubier et Dunne motor op één model nog steeds wordt gebruikt, is de ster van de show de D1 met Sachs motor.

In 1935 verdwijnt de 100 cm³, de kleinste categorie van de Bol d'Or. De MR met 98 cm³ Sachs motor gaat op in de 125 cm³ categorie... Om te compenseren voor die handicap, gaat de MR machine van rijder Kratzer afwijken van het seriemodel door het plaatsen van een zeer grote tank voor het verminderen van de tussenstops, een lichtgewicht uitlaat, een speciale voorvork, enz.. Met deze machine finisht de rijder als eerste van de 125 cm³ categorie.

De eerste Moto

Om te profiteren van de Bol d'Or overwinningen, voegt MR een moto ² toe aan zijn assortiment van vélomoteurs. De machine is uitgerust met een Sachs motor van 100 cm³, een grotere tank en een lager frame maar, heeft geen trappers. Voor de prijs van Fr 2200,- krijgt de amateur in feite een uitzonderlijke sportmachine met een kleine cilinderinhoud. Gezien het succes van zijn producten, moet MR het "kleine atelier" in de Rue Duris achter zich laten voor een groter pand aan de Rue des Prairies.

In de Bol d'Or van 1936, maken ze slim gebruik van de beschikbare ruimte op de enorme tank van de machines om de initialen "MR" te plaatsen in een formaat die niet over het hoofd kan worden gezien. De MR haalt de winst binnen in de 125 cm³. Deze keer, met een nieuwe bestuurder, Rene Maucourant, achter het stuur. In de daaropvolgende jaren, zal hij uitsluitend rijden voor de fabriek en zal winnen met de 100 cm³ in diverse uitdagingen zoals de Rallye Paris-les-Pyrenees, of de "Course de côte au ralenti" in Montmartre.



Wanneer we MR zeggen, denken we vaak aan de Passe-partout. Hier is de versie met kickstarter.

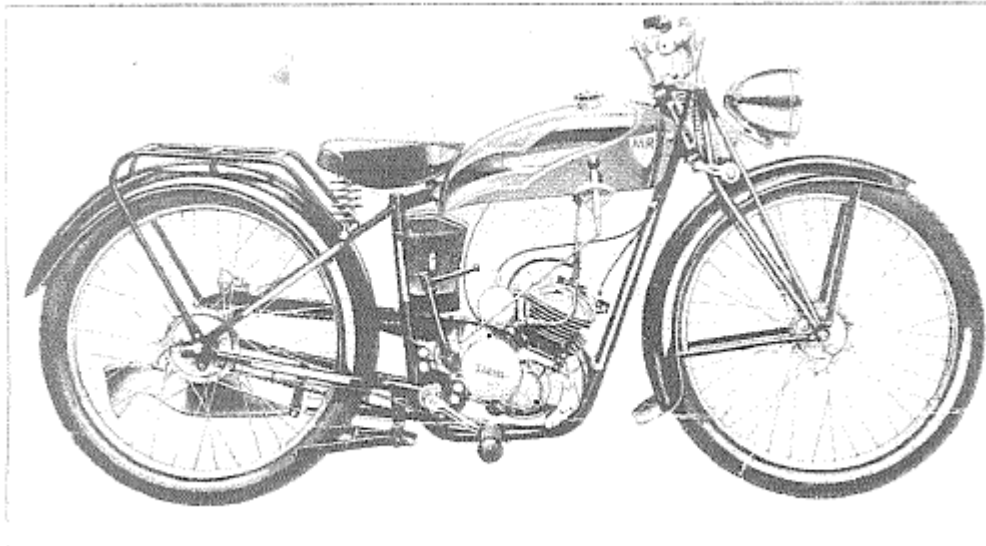
De "Passe Partout"

Op de Salon van 1936, presenteert MR naast een lichte moto, een vélomoteur aangedreven door een Aubier et Dunne en een andere door een Sachs motor, een voor zijn tijd revolutionair model. Dit is een door een Sachs aangedreven mini-motor met kleine wielen, maar grote banden in de maat 450 x 90. Eindelijk een fabrikant die durft te innoveren en opvalt tussen de klassieke ontwerpen. Men koopt, natuurlijk, een "Passe Partout" als vervoermiddel, maar ook voor de originaliteit, om iets anders te rijden.

Om de Passe Partout, de D2, een commercieel succes te kunnen maken, is het nog steeds een vélomoteur. Je moet wegrijden met behulp van de trappers, een inspanning passend bij haar maat. Als alternatief is er een versie met kick starter en trapperblokkering. Ondanks de hoge prijs van Fr 3850,-, de prijs van een 175 cm³ bij andere fabrikanten, bereikt de "Passe Partout" een verspreidingsgraad die niemand had verwacht.

In de Bol d'Or van 1937, zijn het de twee MR-fabrieksrijders, Maucourant en Duc, die uiteraard de eerste twee plaatsen in de 125 cm³ categorie bezetten. Ze zijn ook beter dan de 175 cm³ en verbeteren hun eigen record dat dateert uit 1931. We moeten dit resultaat zien in het licht dat vooral Maucourant, jaar na jaar, de standaard Sachs motor verbetert en dat is de basis voor de race motoren.

Duc en Maucourant domineren op het circuit en zijn zeer sterk in de categorie met de kleine cilinderinhoud. Ze kunnen tijdens de race naast elkaar rijden, schouder aan schouder, en praten. Een vernedering voor de andere concurrenten ... Het zij opgemerkt dat de MR ook stiller is dan de standaard modellen. Tijdens de Salon van 1937, biedt MR op haar basis vélomoteur, D1, dezelfde verbeteringen aan die de Passe Partout heeft: kickstarter, trappers als "voetsteun", elektrische verlichting, spatborden voorzien van vaste metalen "spatlappen", etc.. Het model A2 met Aubier et Dunne motor is verdwenen, de MR D1 en D2 worden alleen nog voorzien van Sachs motorblokken.



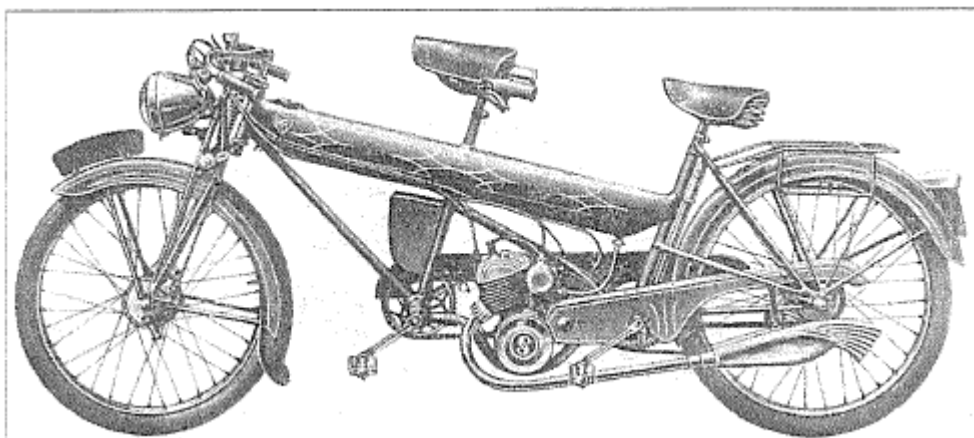
In 1937, is de D1 alleen nog maar van een 98 cm³ Sachs voorzien. Hier de versie met het naar voren hellende motorblok met kickstarter.

1938 Bol d'Or, opnieuw MR

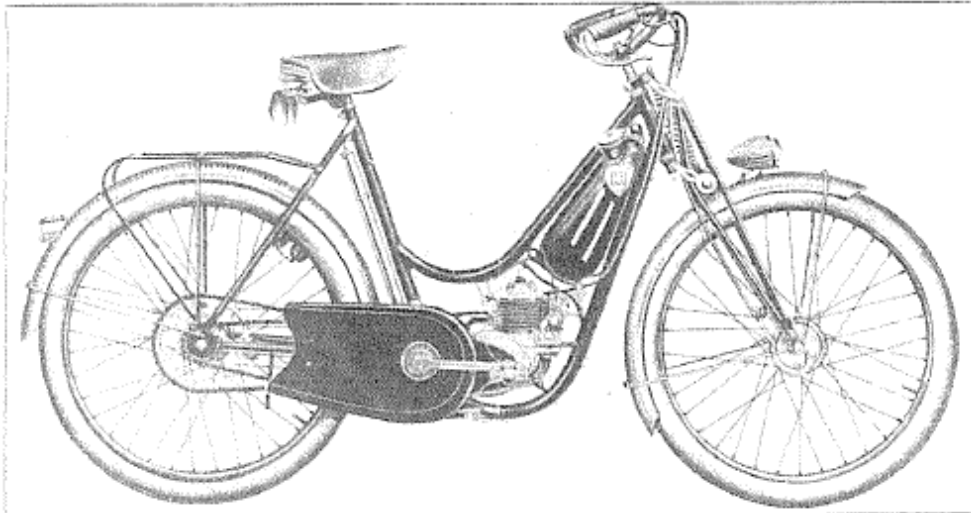
Weer een eerste plaats in de 125 cm³ Bol d'Or van 1938 voor Maucourant, met een nieuw record! De Duitse journalist Christian Christophe, zeer scherp sturend op een DKW, moet genoegen nemen met de tweede plaats. Tijdens de Salon is de D1 verkrijgbaar in twee versies: op het model zonder kickstarter is de motor verticaal gepositioneerd, met het kickstarterblok van Sachs, is de motor naar voren gekanteld in een aangepast frame. Het is duidelijk dat, in zijn klasse, de Bol d'Or van 1939 niet aan MR kan ontgaan. De dubbel is behaald, maar in dit uitzonderlijke geval, is Leclercq - de tweede fabrieksrijder - de winnaar voor Maucourant. Hun twee 98 cm³ Sachs deden het zelfs beter dan de winnaar van de 175 cm³, Jalicot, die een fabrieks- Monet-Goyon vier-takt reed. Om dit ritme vast te houden, onderscheidt de wedstrijd MR zich meer en meer van de productiemodellen: een uitlaat van aluminium, luchtgeleiding bij de carburateur, dubbel wiegframe

...

1939, er is geen Salon - de Tweede Wereldoorlog is begonnen - maar de vernieuwingen ook. Naast D1 en D2, wordt een F1 toegevoegd, een soort van compromis tussen de klassieke vélomoteur en de 'Passe-Partout', met zijn grote lage druk banden in de afmetingen van conventionele wielen. Het basismodel wordt ook, verlaagd met ongeveer een kwart, aangeboden. Een meevaller voor kleine mensen en zeer rijke jonge mensen, zoals Peter en Jean Monneret. Na twee 'Passe-partout's, geeft hun vader George hen twee verlaagde MR's F1. Ook nieuw is een tandem met de 98 cm³ Sachs motor: die formule is gelanceerd door Dery. De productie van de D1 blijft in een laag tempo draaien tot 1942. Na het stopzetten van de levering door Sachs, worden er nog enige Aubier et Dunne motoren gebruikt.



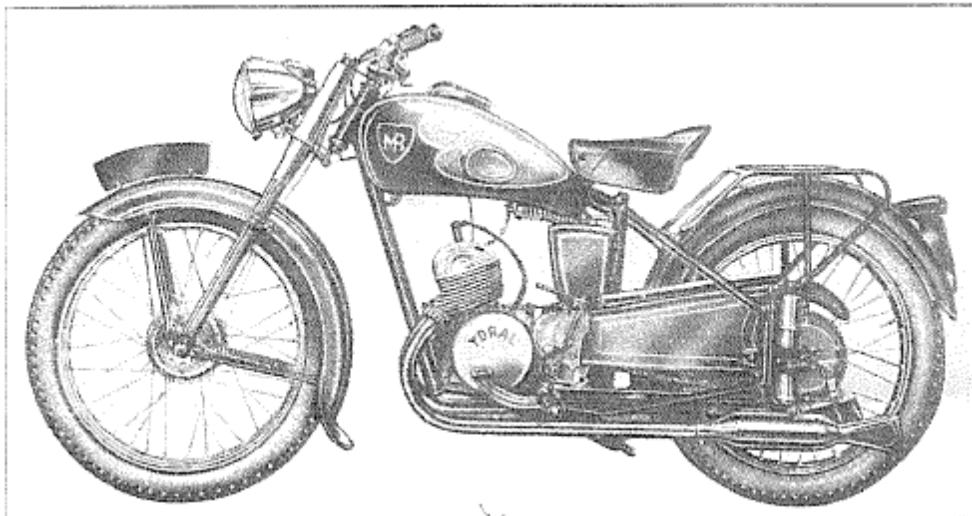
De mode volgend, die werd begonnen door Dery, biedt MR een tandem aan haar klanten, voorzien van een 98 cc Sachs met twee versnellingen.



Om de productie van gemotoriseerde tweewielers op te starten na de oorlog, biedt MR een fiets met een Vap 4 hulpmotor aan.

Na de oorlog

De productie komt langzaam weer op gang in 1947 met een fiets met 'Vap' motor. Slechts honderd zullen er worden gebouwd in dat jaar. De eerste motoren in 1948, het type ACK, maken opnieuw gebruik van een Sachs motor en er is geen verschil met de laatste vooroorlogse modellen. Maar de motor die het merk zal doen herleven, wordt in de loop van het jaar gepresenteerd. Het is een zeer klassieke motorfiets van 125 cm³, voorzien van een Ydral blok met vier versnellingen en heet Y4. Deze laatste onderscheidt zich alleen van de concurrentie door de zeer goede afwerking, want de vork, koplamp, tank, wielen, motor, het zadel ... komen van dezelfde leveranciers.



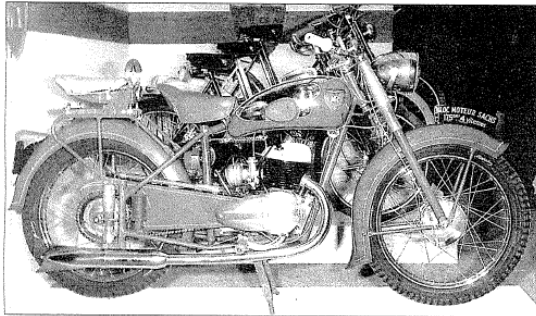
Een van de eerste volledig geveerde Y4 (1953). Hij is niet nog uitgerust met de enkele Ydral AJ55 uitlaat.

MR zet de standaard voor de concurrentie. René Maucourant, geïnstalleerd als dealer in Parijs, bouwt en rijdt zijn eigen machines die ook zijn uitgerust met een Ydral motor. Binnen korte tijd heeft hij een groot commercieel succes met zijn beroemde aanpasbare balhoofd. Net als alle andere kleine fabrikanten van de tijd, doet 'MR' een poging om te reageren op de concurrentie van de grote drie, met een ruim aanbod. Zo tellen we 12 modellen in 1953 (helaas geen sportmodel)! Het assortiment bestaat uit vier cyclomoteurs³ met een Vap motor, die slechts verschillen door het aantal versnellingen of de opbouw. Vier vélomoteur, waarvan er twee met de 98 cm³ Sachs motor van het type cyclomoteur zijn (volgens de fabrikant). Deze machines hebben een open frame, een populair concept in Duitsland en Noord-Europa, maar dit komt niet overeen met de smaak van de Fransen.

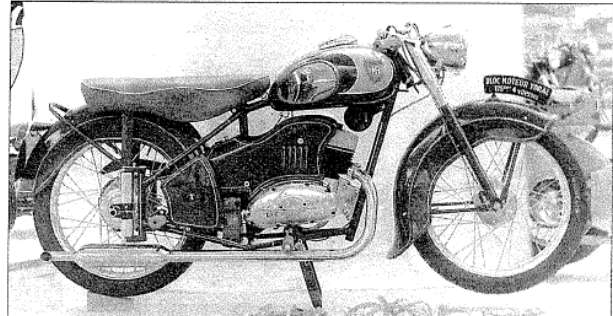
*cyclomoteurs*³: Tweewieler met een motor van max. 50 cm³ en een max. snelheid van 45 km/h.

Een van deze twee MR's neemt, met zijn enorme 60-tanden tandwiel op de trapas om de motor te helpen, de Derny formule over. Naast deze vélomoteurs, is de klassieke D1 met Sachs motor er nog steeds, maar de 100 cm³ heeft geen toekomst, omdat klanten de 125 cm³ kunnen rijden binnen dezelfde regelgeving.

Gelukkig is er voor MR naast de D1 nog de Y4 en kan daardoor overleven op zijn reputatie. Twee 175 cm³ machines zijn ook beschikbaar, De Y17, uitgerust met een Ydral blok en de S17 (Sachs). Van deze prachtige machines met geveerd achterwiel worden minder dan 200 exemplaren gebouwd in zeven jaar (alle modellen gecombineerd), er waren uiteindelijk zelfs maar 150 Sachs motoren.



De S17 (175 cc Sachs motor) was een uitstekende fiets. Het MR frame viel op in de productie van die tijd door zijn afwerking.



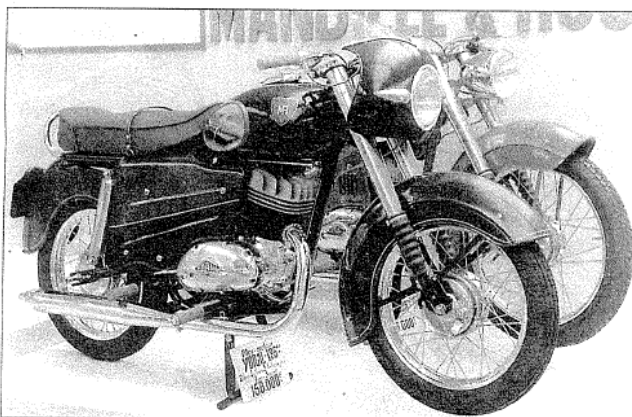
Hier is de Y17 (175 cc Ydral motor) in de versie met accu en met beschermplaten om de carburateur. Deze motorfiets is er ook met een solozadel en verhoogd stuur.

MR verdwijnt

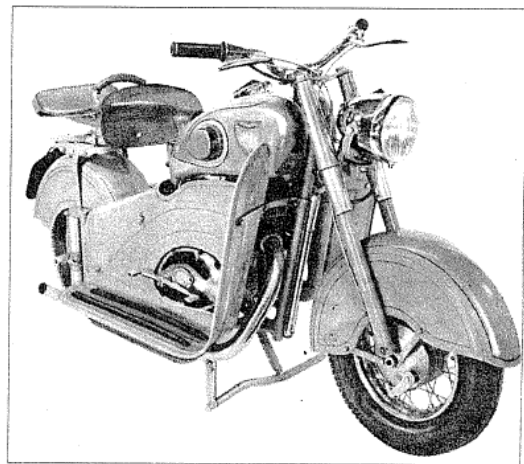
De meest marginale machines zijn de motortandem type M2 en de motorfiets SC "scooter". Om in de terminologie van MR te blijven; De laatste is een soort van omhulde Passe Partout met een stroomlijn en treeplanken, een telescopische vork, een "schuivende" achtervering en een Ydral blok met vier versnellingen. De prijs, Fr 150 000,- (in 1953) kan dit zeer innovatieve model niet redden. In 1955, verandert MR de vormgeving van de Y4, de achterzijde van de stroomlijn, de carburateur en "schuivende" achtervering.

Een sport-versie van de 125 cm³ wordt er ook aangeboden, met een koplampstroomlijn, dubbele zadels en een swingarm achterophanging is het de mooiste MR na de oorlog. Op de Salon van 1956, is het op de MR stand droevig gesteld met de presentatie van twee 100 cm³ motoren, vier motoren van 125 cm³ en een motor van 175 cm³. De omzet is te laag om het voortbestaan van het merk te waarborgen: 476 motorfietsen met 100 cm³, 209 motoren met 125 cm³ en drie motorfietsen met 175 cm³ ...

Het volgende jaar, staakt MR de productie, de situatie is zoals die van alle Europese fabrikanten. De kwaliteit van de producten is niet het probleem, maar de potentiële klanten keren de motorfiets de rug toe.



Tijdens de salon van 1955, kon men een variant van de Y4 (125 cc Ydral) zien: een kleine koplampstroomlijn en een swingarm achterwielophanging gaf het type een 'sport' uitstraling.



Halverwege tussen de motorfiets en scooter, stond de MR "SC scooter", die niet veel zal verkopen..

Bibliographie

Moto Revue

- 1933 N° 537, description vélomoteur 100 MR.
1935 N° 620, essai moto 100 cm³.
1936 N° 680, description 100 cm³ a moteur Sachs.
N° 699, presentation nouveaux modeles.
1938 N° 787, un nouveau MR.
1939 N° 832, presentation D1,D2, et F1.
N° 856, tandem a moteur Sachs.

Motocycles

- 1950 N° 32, production MR.

R.T.M.

- 1949 N° 17, caracteristiques MR 125 Ydral et etude du moteur.
1950 N° 26, description tandem MR.

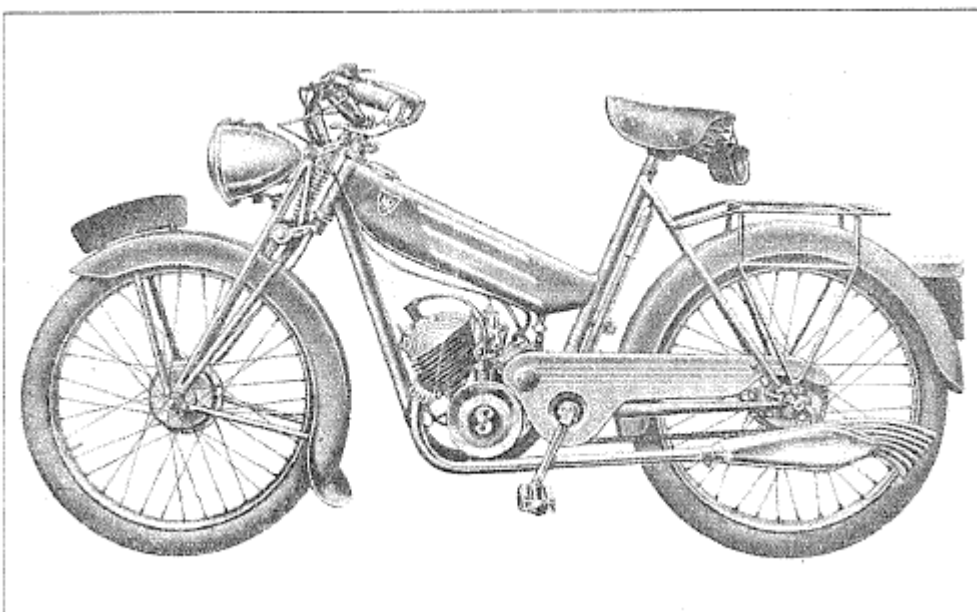
Définition de

- Vélomoteur : Bicyclette à moteur.
- Moto :
- Cyclomoteur : Véhicule à deux roues équipé d'un moteur d'une cylindrée de max 50 cm³ et une vitesse maximale ne dépassant pas 45 km/h.
- Motocyclette : Véhicule à deux roues muni d'un moteur à explosion de plus de 125 cm³.
- Motociste : Vendeur et réparateur de motocycles. (dealer)

Restauratie van een MR

Als de MR vélomoteur die u zojuist gevonden heeft, compleet is, geen probleem. Het mechanische gedeelte is inderdaad zeer eenvoudig, de moeilijkheid ligt alleen in de ambachtelijke afwerking van de verf, pinstriping, MR emblemen ...

Houd in gedachten dat MR als verkoopargument de prachtige afwerking van haar modellen had. Bovendien, de nodige MR merkstickers zijn verkrijgbaar bij de Club de Motorcyclist. Als je kleine wonder onvolledig is, maak je geen zorgen: het bedrijf Mandille et Roux produceerde alleen zijn frames. Tanks, naven, zadels, motoren, en bedieningshendels en schakelaars kwamen van specialisten (Mottaz, Idéal, Saker, Gurtner ...) die ook de concurrentie daarvan hebben voorzien. Veel succes op de beurzen !

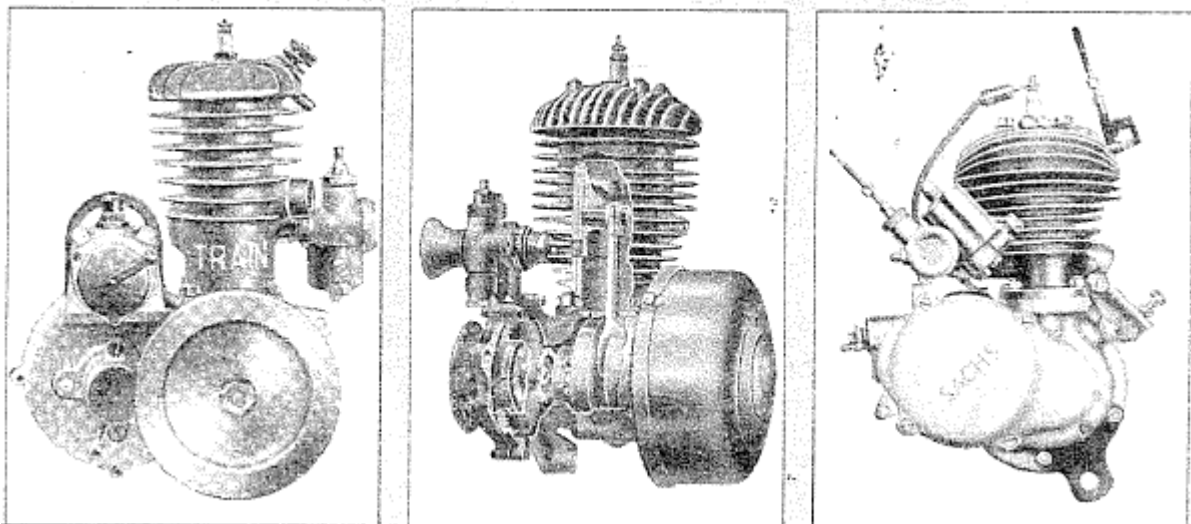


De MR "bromfiets" erft het uiterlijk van de tandem. Deze machine is geen succes bij de kopers...



Op de startlijn van de 12 Uren van Olazur in september 1938, zien we Christophe (nr.53) op een DKW 125 met compressor (a piston pompe) en Maucourant op zijn MR (nr.52). Let op de Terrot 175 LCP (nr.45).

Een model, drie motoren



Een gemotoriseerde fietsfabrikant die in een enkel model drie verschillende motoren biedt, Train, Aubier et Dunne en Sachs: MR is daarmee uniek.

Het bedrijf 'Train' werd opgericht in 1889, maar is pas geïnteresseerd in lichte motoren vanaf 1908 na het stoppen van de productie voor de luchtvaart. Na een vruchtbare periode voor zijn tweetakt motoren in de vroege jaren 20, rust de fabriek op haar lauweren, en gaat de komst van lichtmetalen en de dynamo aan ze voorbij. Het vermogen van de motor zit aan het maximum en betere prestaties zijn niet meer haalbaar.

Bij Monsieur Aubier, ambachtsman in 'Saint Amand les Eaux' wordt het bedrijf geboren in de vroege jaren 20 nadat zijn dochter trouwt met de Amerikaan Dunne. Als partners, proberen ze hun producten te koppelen aan nieuwe technieken, zoals een stalen bus in een aluminium cilinder. Zij missen alleen een goede thermodynamica ingenieur om de paardenkrachten te beheersen ... Ydral doet het beter na de oorlog.

Als de firma Sachs, haar eerste 74 cm³ tweetakt in 1931 presenteert, hebben zijn burens Zündapp en DKW al tien jaar ervaring in het veld. Het kleine wonder, de 100 cm³ die MR gebruikt in 1932, kan worden vergeleken met de DKW 125. Het beste compliment dat we een kleine tweetakt kunnen geven.