

DE RENE BONNET A

MATRA SPORT



BULLETIN DE LIAISON

1 ER TRIMESTRE 1994

N° 5

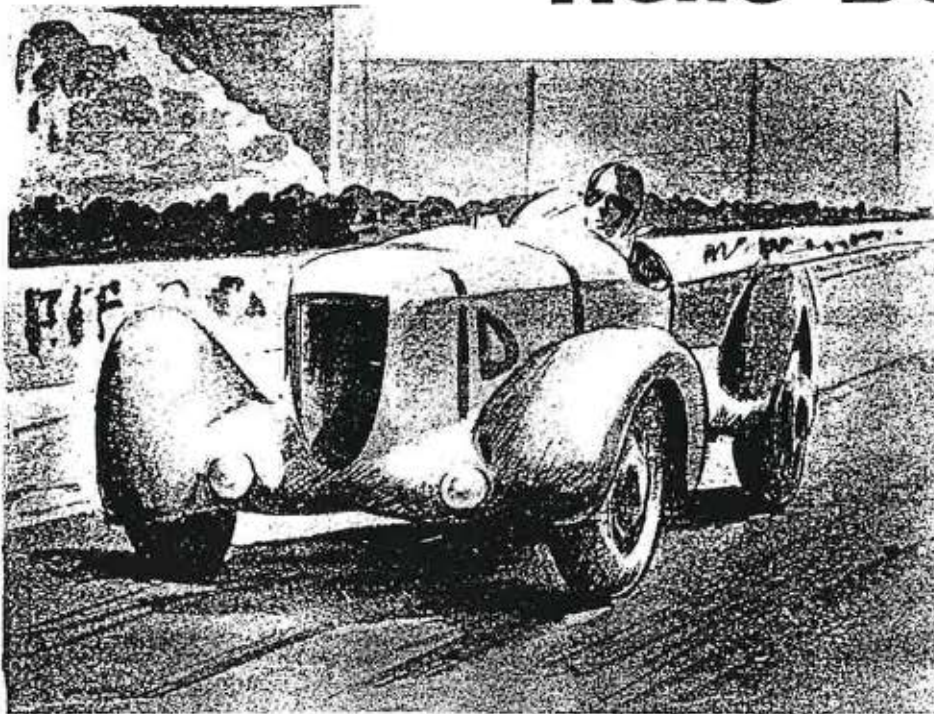
SOMMAIRE

PAGE 2 :	LISTE DES MEMBRES INSCRITS POUR L'ANNEE 1994
PAGE 3 :	REPORTAGE D'EPOQUE RENE BONNET Mr GEORGES LANGE ET J.P. CROZIER
PAGE 5 :	PUBLICITE RENE BONNET D'EPOQUE Usine René Bonnet
PAGE 6 :	HISTOIRE DE N° Jean Paul Humbert
PAGE 7 :	TOUR AUTO 1994 : Dominique Pinaud
PAGE 8 :	SORTIE NATIONALE A TOULOUSE Michel Justou
PAGE 10 :	HISTOIRE MATRA EN F1 Dominique Pinaud
PAGE 14 :	PROGRAMME SORTIE VIERZON Danielle Humbert
PAGE 15 :	PETITES ANNONCES

LISTE DES MEMBRES POUR L'ANNEE 1994

BAILLOU MICHEL:ST FIACRE	
BOULNOIS J.MARIE : FISMES	
BADY ERIC : ST AUPRE	
BAREAU THIERRY : ST OUEN L'AUMONE	
BACHELIER FREDERIC : ROMORANTIN	
BOURGUET J.PAUL : PUYGOUZON	
BONNET PIERRE : ALBI	QUINTANA ALAIN : MARMANDES
COURTIN PIERRE : ANGERS	QUEFFELEC LAURENT : PARIS
CHEVRE PATRICK : SARLAT	REUSE BERNARD : ST VAURY
CERF MICHEL : MESSY	ROCHE MARC : GUADELOUPE
CIZERON ANDRE : LA TOUR EN JAREZ	SCHERER GERARD : PARIS
CROIBIER NORBERT : CREST	SORIANO SYLVIA : MONSEMPRON LIBOS
DUFFORT BERNARD : ANTONY	SCHOTT MICHEL : LE REVEST
DE JONG WILLIAM : PAYS BAS	TREVARIN GUY : MABLY
DESMARTIN GUY : CALMONT	TRACHSLER MARCEL : SUISSE
FONTBONNE GEORGES : SARTROUVILLE	TOUTIRAIS HERVE : JAVENE
FORTIER J.PIERRE : SAVIGNY LE TEMPLE	VINCENT PATRICIA : LARDY
GAUTIER ROGER : VALENCAY	ZVERKOFF MONIQUE - STEPHANE : SELLES SUR CHER
GENEST PIERRE : ROMORANTIN	van houteghem marc : la garde adhemar
GRENTE J.CLAUDE : LISIEUX	
HUMBERT J.PAUL - DANIELLE : ROMORANTIN	
JOLY PAUL : LA VERNELLE	
JUSTOU MICHEL : FRONTON	
KOUT ANDRE : PAYS BAS	
LEJEUNE GABRIEL : COURNONTERRAL	
LEJOUR J.LOUIS : DIJON	
LARDINOIS J.YVES : BELGIQUE	
LEMERDY PASCAL : LA BOHALLE	
LEGUILLON FRANCIS : VILLEFRANCHE /CHER	
MOEGLEN PIERRE : RANSPACH-WESSERLING	
MICHELON ROLAND : ST ETIENNE	
MASSIN PASCAL : ROCHE PREMARIE ANDILLE	
MESNARD ALAIN : LE POINCONNET	
NEDELEC J.MARIE : DANGE ST ROMAIN	
OCHART MARC : TOULON	
PINAUD DOMINIQUE : ROMORANTIN	
PELLEN JACQUES : MOUGINS	

René BONNET



*De la vieille machine
à coudre maternelle
à la première D.B.*

UN jour, à Vaumas, dans l'Allier, un artisan ébéniste qui se demandait où pouvait bien être passé son fils — un moins de quinze ans — le découvrit dans un coin de l'atelier, très occupé à démonter la vieille machine à coudre de sa mère...

— Que diable fais-tu là ?

— Tu vois, p'pa, je me fabrique un tour !

Le père haussa sans doute les épaules en masquant un sourire. Mais, lorsque quelques jours plus tard, il surprit le même René en train de démonter puis de remonter un vieux moteur à explosion, il lui guérit l'envie de recommencer.

Pourtant, une vocation était née, qui devait porter loin, très loin ses fruits... René Bonnet, né le 27 décembre 1904, qui devait logiquement succéder à son père comme ébéniste, était un passionné de mécanique, mais ce fut un accident qui changea brusquement la route de son destin, comme vous allez l'apprendre de sa bouche même...

Lorsque nous sommes allés lui rendre visite à Champigny-sur-Marne, dans son usine, c'était deux jours avant les « 24 Heures du Mans ». On peut dire que nous ne pouvions pas être plus mal inspirés ! Devant la sollicitation d'une interview, René Bonnet nous a déclaré tout net :

— Tout le monde est sur les dents ! Venez me voir au Mans après-demain, nous bavarderons... Au revoir !

La tâche d'un reporter est parfois bien ingrate. Aussi, lorsque j'eus expliqué au célèbre coureur que je ne pouvais absolument pas remettre, il a regardé sa femme, nous a regardés et il a transigé :

— Oui... je comprends. Alors, pour les photos, tout ce que vous voudrez... mais pour parler, je vous accorde cinq minutes, pas une seconde de plus. D'accord ?

Il fallait bien en passer par là. Il nous entraîna dans son bureau, en compagnie de M^{me} Bonnet.

— Que voulez-vous savoir ?

— Tout. Depuis le début !

— Vous n'aurez jamais le temps de noter. Allons-y quand même.

Et, maintenant, chers lecteurs, je vous livre la confession de René Bonnet, à laquelle je ne crois pas avoir changé un seul mot :

« Depuis cette histoire de machine à coudre, jusqu'au moment de faire mon service militaire, il ne se passa pas grand-chose. Puis, je fus appelé dans la Marine et j'eus un très grave accident. Hospitalisé à Toulon, puis à Berck-Plage, les médecins militaires m'avaient condamné à une infirmité partielle. De fait, ils eurent d'abord raison et ensuite tort, puisque je me payai six longues années d'immobilité complète, le corps entier serti d'un corset de plâtre. Inutile de vous dire que je me mis à réfléchir. « Me faire pousser dans une voiture de paralytique ? Jamais ! ». C'est ainsi que je me remémorai les quelques leçons de mécanique pratique que je m'étais offertes et j'inventai une voiture à moteur, par orgueil, afin de prouver que je n'avais besoin de personne pour me promener.

« Cet engin ne fut jamais construit parce que, brusquement, une amélioration me fit retrouver l'usage de mes membres. Ce fut à ce moment que ma sœur, devenue veuve, me demanda de prendre la direction de son garage. C'était en quelque sorte la première étape. La deuxième, qui suivit de près, commença au moment où je me décidai à louer une ancienne chaudronnerie à un jeune polytechnicien, M. Charles Deutsch. Il devint aussitôt un ami. Ensemble, nous assistâmes à un Grand Prix. Je lui dis alors : « Pourquoi ne fabriquions-nous pas, nous aussi, une voiture de course ? — Pourquoi pas ? me répondit-il. »

« Entre temps, je me fis inscrire à l'école de pilotage Georges Boillot où j'appris mon métier de coureur. Mais revenons à cette idée que nous avions eue. Des amis se groupèrent autour de nous. Chacun décida de mettre son obole. La première fut de 20 francs, recueillie dans un vieux bidon d'huile transformé en tirelire. Des mois passèrent... Nous étions passés à l'action. On construisit, dans un



La mise au point de la dernière-née.

cagibi dont il fallut abattre les portes quand l'engin fut terminé. La première D. B., c'est-à-dire la voiture Deutsch-Bonnet était née ! Nous étions partis d'un moteur de 11 CV dérivé de Citroën. Terminée un dimanche soir, cette voiture fut aussitôt essayée par moi-même, dans la rue, sous les regards effrayés des promeneurs. Elle atteignit la vitesse de 145 km/heure. Quinze jours plus tard, je m'alignais avec elle à Montlhéry. Cela se passait en 1938. En 1939, nous avons démonté la voiture pour lui apporter certains perfectionnements.

« Après la Libération, nous avons continué et lancé sur le marché la formule du Racer 500, en partant d'un moteur Panhard. Vu le rendement de ce moteur, nous avons été amenés à construire des biplaces pour courir au Mans. Depuis, nous continuons, d'une part les monomills, d'autre part les D. B., ayant évolué peu à peu vers les 750 cmc, les 850 cmc et, maintenant, grâce à l'adjonction de surpresseurs, 1.100 et 1.300 cmc. Voilà, c'est tout. Je vous ai tout dit. »

Non ! Pas tout. Nous n'avons pas parlé de ses records...

— Ça, mon vieux, me dit-il, vous pouvez en demander la liste à ma femme. Que voulez-vous d'autre ? Il reste trente secondes !

— Que vous répondiez, pour nos jeunes lecteurs, à quelques questions.

— Vite !

— Quel est votre grand but ?

— Pouvoir permettre à des passionnés du sport automobile, qui ne sont pas riches, de pouvoir le pratiquer sur une voiture française.

— Quelles sont les qualités que vous préférez chez un jeune garçon ?

— Le courage, l'honnêteté, la franchise. J'aime qu'on me serre la main en me regardant droit dans les yeux.

— A quoi pensez-vous pendant une course ?

— La course est un hallali pour la voiture qui est en tête. Les autres n'ont qu'une idée, qu'un but : l'obliger à casser, à abandonner... Je tâche donc d'être calme, détendu. Je pense à la devise du maréchal Lyautey, que j'ai adoptée : « Allons doucement, nous sommes pressés. » Une dernière question ?

— Oui. Qu'aimez-vous d'autre que l'automobile ?

— Ma femme, mes enfants, la vie de famille avec son calme réparateur. La peinture ancienne, les ameublements anciens, le théâtre... où je n'ai jamais le temps d'aller. La danse, la vraie, la belle... pas les trémoussements. Cette fois, c'est bien tout ? Au revoir !

Il nous a serré la main, comme il aime le faire, énergiquement, puis il a tourné le dos. René Bonnet est maintenant penché, avec ses collaborateurs, sur le moteur de la petite dernière. Il ne nous connaît plus et il a raison.

Je regarde cet homme, grand, droit. Il est remarquablement jeune et il n'est pas exagéré de dire qu'il paraît dix ans de moins que ce que dévoile son état civil. D'ailleurs... qu'on me permette, ici, de citer les paroles que j'emprunte à M. André Moynet :

« La jeunesse n'a pas d'âge ; elle est un état d'esprit, un effet de la volonté, une intensité d'action, une victoire du courage sur la timidité, du goût de l'aventure sur l'amour du confort. Rien ne répond davantage à ces principes que la Course automobile. »

C'est la charmante M^{me} Bonnet qui nous permettra de terminer l'interview en nous communiquant la liste des records des automobiles D. B., qu'ils soient personnels à René Bonnet ou appartiennent à ses coureurs.

Elle tient elle-même le volant et dirige avec compétence l'organisation des stands lors des grandes épreuves. Au bureau, elle dirige la partie commerciale de l'entreprise.

Ne manquons pas de l'associer, à la fois pour l'œuvre et dans nos remerciements, à son sympathique mari.

Voici donc un extrait, loin d'être complet faute de place, du palmarès du célèbre coureur-construc-

teur :

Classe G 1.100 cmc :

9 octobre 1953 :

500 km en 2 h. 46 m. 40 s. 48/100. Moyenne : 180 km/h. contre l'ancien record de 176,600.

Classe H 750 cmc :

11 octobre 1953 :

100 km en 31 m. 34 s. 60/100. Moyenne : 190 km 010 contre l'ancien record : 187 km 300.

En une heure : 191 km 250, contre l'ancien record : 183,447.

En 1953 également :

Les Mille Miles (Italie), catégorie 750 cmc. Record battu avec 106 kmh.

12 heures internationales de Sebring (U.S.A.) :

A l'indice de performance : 1^{er} : Bonnet-Morehouse.

24 heures du Mans : catégorie 750 cmc : Record battu avec : Bonnet-Moynet.

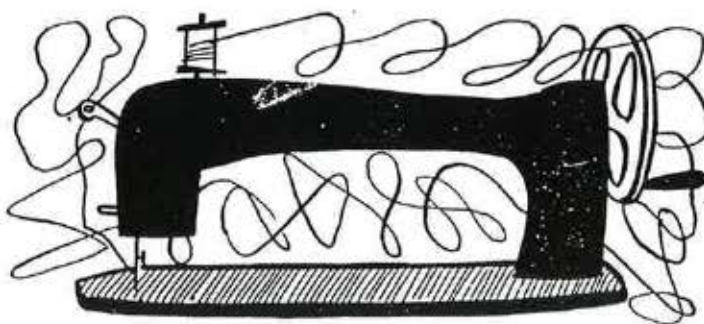
En 1954 :

24 heures du Mans : 1^{er} à l'indice de performance.

Tourist Trophy : 1^{er} au classement général.

Les Mille Miles : 1^{er} de la catégorie 750 cmc. etc... etc...

Reportage Georges LANGE-J.-P. CROZIER.





AUTOMOBILES RENE BONNET

160 Avenue du Général de Gaulle CHAMPIGNY-SUR-MARNE SEINE
TEL. GRAVelle 95-63



RENÉ BONNET technicien-coureur, c'était en 1932.



RENÉ BONNET constructeur-coureur, c'était en 1952.

La Société des Automobiles RENE BONNET aujourd'hui, c'est une usine ultra-moderne de 12.000 m², un bureau d'études, un service commercial et d'après-vente, un département compétition, une forte équipe d'ouvriers spécialistes, techniciens et collaborateurs, enfin et surtout, une précieuse expérience de 30 ans, indispensable pour réaliser des voitures de classe, grandes routières, économiques, sûres et confortables, à caractère sportif puisque la moins rapide de la gamme dépasse 150 km/h, ce qui autorise 100 km de moyenne sur n'importe quel parcours du réseau routier européen, en toute sécurité, dans le respect absolu des prescriptions du code et de la prudence.

Ce n'est pas par hasard si, dans le monde impitoyable de l'automobile les quelques grands noms français qui ont survécu au millier de constructeurs recensés dans notre pays depuis les origines de l'automobile, ont tous, à leurs débuts, et à une exception près, utilisé la course comme banc d'essai de leur production.

Malheureusement, l'époque héroïque des victoires des frères RENAULT et de bien d'autres est révolue.

Si ces dix dernières années la « Marseillaise » a encore éclaté maintes fois à l'arrivée des plus grandes confrontations mondiales, aucun automobiliste français n'ignore que c'est à RENE BONNET et à ses extraordinaires petites voitures bleues qu'on le doit.

Les voitures qui sont présentées aujourd'hui continuent la lignée prestigieuse et sont — comme les modèles précédents — le fruit du travail d'une équipe fidèle dont le chef réalisa sa première voiture de compétition en 1932.

Grâce aux exigences croissantes de l'utilisateur, la technique a considérablement évolué ces dernières années chez tous les constructeurs et les voitures produites par RENE BONNET étaient déjà, dans le domaine de la petite et moyenne cylindrée, à l'avant-garde de ce progrès.

La nouvelle Société des Automobiles RENE BONNET fait un grand pas en avant et présente une gamme de voitures destinées à tous ceux pour qui, faire du grand tourisme confortablement et économiquement, doit rester un plaisir, exempt de tous soucis ou préoccupations.

C'est pourquoi ces nouveaux modèles sont désormais équipés d'éléments mécaniques réputés et de grande diffusion, fournis par le premier Constructeur Français, ce qui représente pour l'utilisateur, outre la qualité intrinsèque, la garantie absolue d'un service après-vente irréprochable couvrant le monde entier.

Sous le signe d'une mécanique mondialement appréciée, alliée au polyester, matériau offrant une solidité incroyable, légèreté et facilité de réparation déconcertantes, la Société RENE BONNET s'est résolument attaquée à un double objectif : combler les désirs d'une clientèle amie et fidèle, mais exigeante, puisque composée de connaisseurs, qui n'a cessé de croître depuis plus de dix ans, et continuer à faire briller les couleurs françaises dans les grandes compétitions à venir.

Pour vaincre dans ce combat technique, commercial et sportif, de fines et redoutables armes ont été réalisées et tous ceux qui les essayeront comprendront l'optimisme des dirigeants de la Nouvelle Société...

Elles s'appellent : MISSILE... LE MANS... DJET... !

HISTOIRE DE N°

On a retrouvé des archives avec des N° de série.VOici un échantillon!

10177 MATRA SPORTS 8613 RW 75 ROUGE 1.10.65 5N

QUELQUES DJETS ATTRIBUES AU SERVICE COMPETITION.N'ONT PAS FORCEMENT
COURU.

10261 1845 SE 75 BLANC 5N
10262 1847 SE 75 '' 5N
10263 1846 SE 75 ' ' 5N

QUELQUES DJETS ATTRIBUES A DIVERS PERSONNE

10385 SIJRENGA LA HAYE VERT 2.4.66 5L
10471 CRUTMAN BELGIQUE 2973 WN 2 BLANC 6.6.66 5N
10531 OBERI WINTERTHURE RUBIS 29.7.66 5L
10535 SPORTS SCE LEVALLOIS PLATINE29.7.66 5N
10646 BAKKAUS ORLEANS BLANC 27.10.66 5N
10748 AIMEZ BLEU 5L
10786 MATRA PARIS BLANC 21.6.67 5L
10875 GABRETTI NICE BLANC 10.67 5L
10918 WIDENLOCHER BOBIGNY BLANC 16.5.68 5N
20046 DOUADIC GRASSE MADRAS 16.10.65 5SN

LA SEULE TRACE DE DJET GENDARMERIE

20080 11.65 5SN

D'AUTRES PROPRIETAIRES

20193 DEVAUX VICHY 931 HS 03 MADRAS 23.4.66 5SL
20210 LEMOINE PARIS 340 WW BLANC 2.5.66 5SN
20221 MATRA MERCIER 6435 V 75 RUBIS 11.5.66 5SL
20279 HUSSEIN DE JORDANIE RUBIS 9.66 5SL

LES DEUX DERNIERS DJET 5 S SORTIS D'USINE

20354 VILAINE VIRVIGIE (USA) 4.8.67 5SN
20355 ITAFRANCARS MILAN 23.8.67 5SN

UN PROPRIETAIRE BIEN CONNU !

20344 PESCAROLO BLEU 31.1.67 5SN

LES 5 PREMIERS JET 6 FABRIQUES POUR MATRA

30001-2-3-4-8 5.10.66 6

LE PREMIER JET 6 EXPORTE

30009 GRUNO LA HAYE MAZURKA 10.2.67

LES DEUX PREMIERS JET 6 VENDUS A DES REVENDEUR

30010 VILLANUEVA MAZURKA 9.2.67
30011 PEDARRIBES MAZURKA 10.2.67

JUSQU'AU 21.2.67 QUE DES JET 6 MAZURKA SONT SORTIS D'USINE

LE DERNIER JET 6

30219 DIDIER A GAP BLANC 2.10.68

TOUR AUTO 94

Après avoir animé pendant 2 ans les courses du championnat de France VHC ,le Djet René Bonnet de notre association va s'offrir une escapade sur les routes du Tour de France Automobile,du 13 au 16 Avril prochain. au main de l'équipage Paul Joly et Dominique Pinaud.

Il sera accompagné dans son périple par une MS 650 Tour de France dont il assurera "l'assistance rapide".

Les vérifications techniques sont prévues le 12 Avril à Paris (sans doute au Trocadéro).

A partir du 13 Avril,les choses sérieuses débutent.

- 13 Avril : étape Paris Dijon par le circuit de Monthléry.
- 14 Avril : étape Paris Aix les Bains par le circuit de Dijon Prennois et course de cote du Mont REvord
- 15 Avril : Aix les Bains Avignon;course de cote Chanrousse et du Mont Ventoux.
- 16 Avril : Avignon Nice par le circuit Paul Ricard et la course de cote de la route des Crêtes(Massif de L'Esterel).
- 17 Avril : retour à la case départ

Venez nombreux nous encourager sur le trajet du Tour de France.

Les horaires de passage seront disponibles dans vos journaux locaux ou en contactant à partir du 5 Avril le secrétariat du club .

A bientôt sur les routes du Tour de France.

D.PINAUD

SORTIE 94 A TOULOUSE

JEUDI 12 MAI

Accueil des participants à leur convenance à Fronton
au domicile de Monsieur JUSTOU, 15 Rue de Balouchan.

18H30 : Inauguration de l'exposition suivi d'un buffet.

VENDREDI 13 MAI

9H. rassemblement sur les lieux de l'expo, promenade
de 20 km environ en languedoc vers les ateliers Aérospaciale
à BLAGNAC (visite guidée)

11 H. départ vers la ville rose avec au programme
visite guidée par un habitué, votre hôte.

12H. repas au restaurant

14H. les sites historiques et promenade en métro
toulousain (c'est un Matra)

16H. retour vers l'expo avec visite de caves dans
les coteaux du Frontonnais.

19H30. soirée cassoulet offert par Monsieur Justou.

SAMEDI 14 MAI

9H. Départ vers le Tarn, halte à la maison du vin
à Gaillac

Le circuit D'Albi pour la purge des moteurs.

12H. pique nique ou restaurant libre (au choix)

APRES-MIDI visite de la cathédrale et le musée
Toulouse Lautrec.

Retour par un site médiéval "Cordes"

18H30. Réception à la maison des vins de Fronton
avec remise des prix et récompenses aux participants du
concours surprise.

Suivi d'un repas au restaurant

DIMANCHE 15 MAI

Retour pour les plus éloignés.

Ou visite du cloître de Moissac en Tarn et Garonne.

Cloturée par un pique-nique en Dordogne.

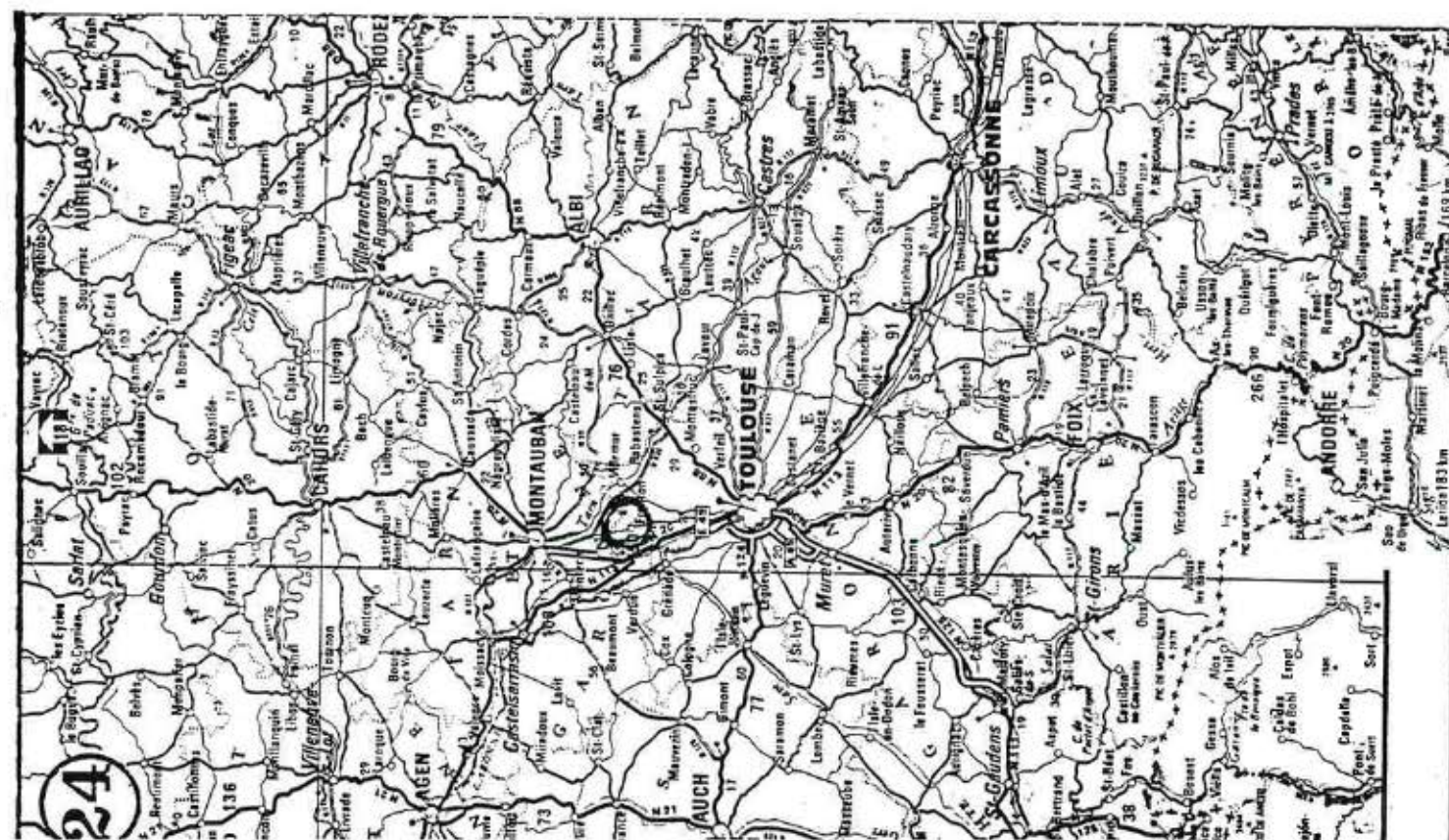
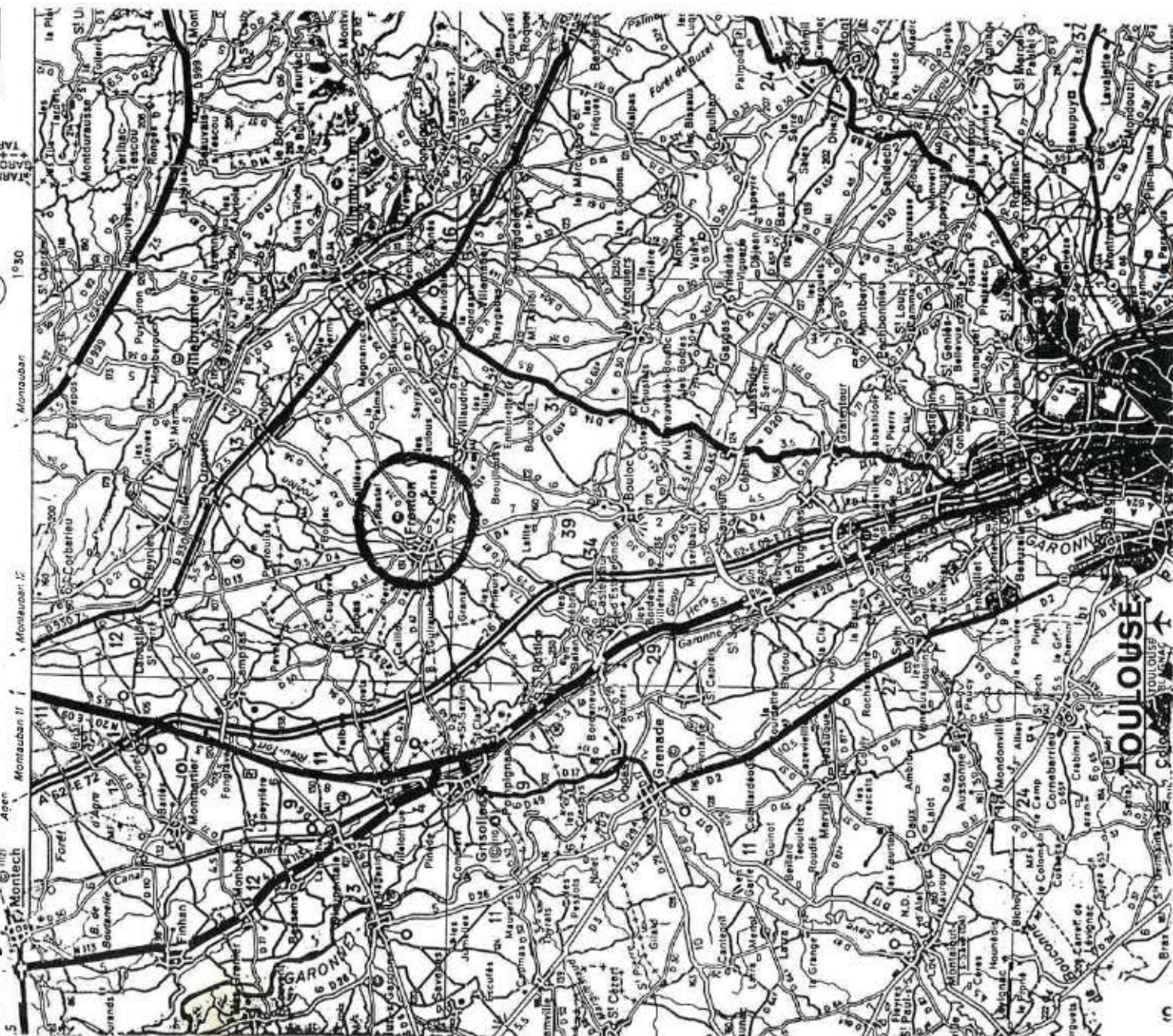
REPONDEZ RAPIDEMENT A L'AIDE DU COUPON REPONSE CI-JOINT

Voir 23 pli (1)

8

Voir 23 pli (2)

Apr. 64, 0 Montauban 14
Agen
Montech
Montauban 17
Montauban 12



HISTOIRE MATRA EN F1

1967 - 1968 ---- MS 9 et MS 10

Nous entamons aujourd'hui une série d'article qui va vous raconter l'histoire de MATRA dans la discipline reine du sports automobile : **LA FORMULE 1.**

1994 marque en effet le 25e anniversaire du seul et unique titre de champion du monde dans la Formule 1 conquis par Matra Sports:1969 avec la MS80 et Jackie Stewart à son volant.

C'est au cours du Rallye de Monte-Carlo, disputé en Janvier 1967 que Matra fit connaitre, en association avec le pétrolier ELF, ses projets en formule 1; qui ne manquaient pas d'ambition, car ils prévoyaient la construction d'un moteur V12 de 3 litres de cylindrée !

En 1967, Matra engagea des formules 2 (1600 cm3) lestés pour répondre à la réglementation de la F1. Johnny Servoz Gavin et Jean Pierre Beltoise disputèrent le grand prix de Monaco, des Etats UNis et du Mexique où Beltoise se classa par deux fois à la 7ème place. En fin de saison, au grand prix D'Espagne les 5 MS 7 de formule 2 participèrent à la course. Il fallait bien roder ces structures pour le grand départ de 1968 !

La saison 1968 démarrait au mois de Janvier par le grand prix d'Afrique du Sud qui marqua les débuts d'une équipe qui remporta de nombreux succès: MATRA et KEN TYRRELL.

Durant l'intersaison, Ken Tyrrell, le rusé, négociant en bois, proposa à Jackye Stewart, alors pilote BRM en formule 1, de rejoindre son équipe sous la bannière de Matra, Dunlop et Ford. Matra pour sa part devant faire courir sa monoplace à moteur V12 , pilotée par Jean Pierre Beltoise.

La première Matra de formule 1 , LA MS 9, extrapolée de la F2 pour accueillir le Ford Cosworth V8 DFV de 3 litres de cylindrée.

Pour se faire, on supprima les 2 caissons entourant le moteur 4 cylindres de la F2. Ils furent remplacés par un moteur porteur, c'est à dire directement fixé sur le châssis.

Il est secondé par un fin treilli tubulaire reliant la coque au caisson entourant la boîte de vitesses et sur lequel était fixé toute la suspension arrière. La capacité des réservoirs d'essence est trop juste pour la distance d'un grand prix. Il fut ajouté un réservoir au dessus des jambes du pilote. Primitivement destinés à ne faire que des essais, la coque était juste apprêtée en peinture zinchromate (vert foncé) Ken Tyrrell, toujours attiré par les dollars, décida de participer au grand prix. La voiture étant dotée d'un radiateur de F2, insuffisant pour le moteur V8, il ajouta de nombreux radiateurs pour améliorer le refroidissement (eau et huile).

La MS9 s'est révélée immédiatement compétitive, puisqu'elle se qualifia sur la 1ère ligne de départ. Hélas, elle fut vite ralantie par de graves ennuis de refroidissement qui entraînèrent une surchauffe qui provoqua la casse du moteur.

L'honneur fut sauvé par Jean Pierre Beltoise qui termina 6ème sur une F2 lestée.

Cependant la MS9 prototype laboratoire avait révélé son excellent potentiel et sa descendance (MS 10 puis MS80) le prouva.

La MS10 prit la succession de la MS9 dont elle différait assez peu. Augmentation de la capacité de carburant et amélioration du refroidissement.

La suite de la saison fut perturbée par l'accident dont fut victime Jackie Stewart au grand prix de F2 de Jarama (Espagne) ce qui l'empêcha de participer au grand prix d'Espagne et de Monaco où il fut remplacé par Beltoise puis Servoz -Gavin. La voiture se hissa immédiatement au niveau des meilleurs, puisqu'elle était à chaque fois en tête au moment de son abandon. Stewart en reprit les commandes au grand prix de Belgique à Spa où sa chevauchée en tête fut troublée par des ennuis d'alimentation qui le relegua à la 4ème place.

La victoire fut au rendez-vous au grand prix de Hollande où Stewart, grâce à l'excellent comportement de ses pneus Dunlop qui vinrent à bout des trombes d'eau s'abattant sur le circuit hollandais.

La pluie étant à nouveau au rendez-vous au grand prix de France à Rouen. Stewart termine 3ème de cette course endeuillée par la mort de J. Schlesser sur Honda, au grand prix d'Angleterre. Stewart fut handicapé par sa blessure au poignet et il ne termina que 6ème. Il se racheta en Allemagne, où sous un véritable déluge et dans le brouillard, il remporta une des plus significative victoire de sa brillante carrière.

Une 2ème voiture fut régulièrement engagée pour J. Servoz Gavin qui épaula avec constance son 1er pilote.

Stewart abandonne en Italie à Monza où Servoz termine 2ème devant la ferrari.

La saison se termine avant la campagne américaine des 3 courses Canada, Etats-Unis, Mexique.

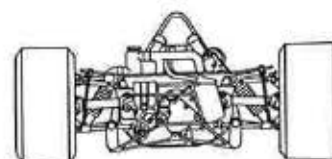
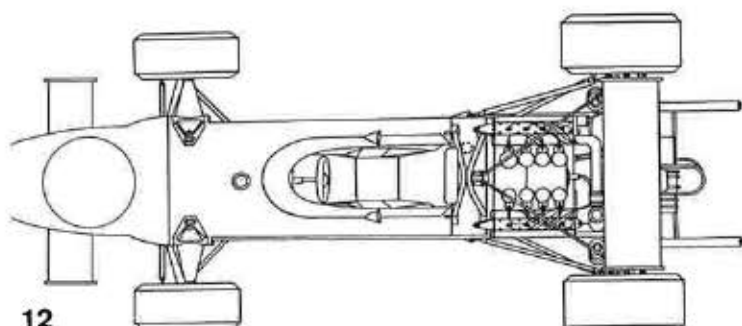
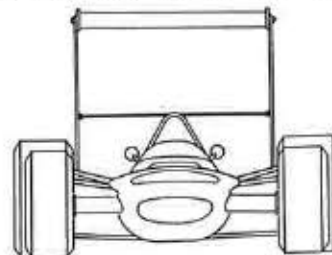
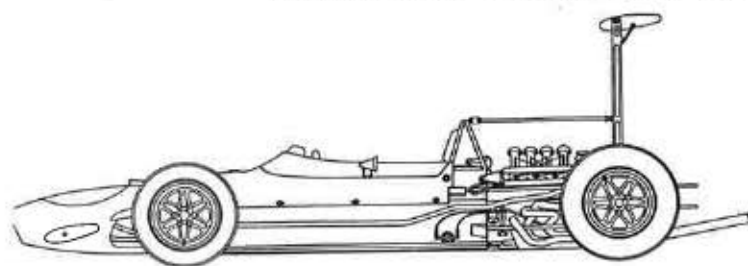
Canada: abandon pour Stewart et Servoz.

Etats-Unis : 1er Stewart

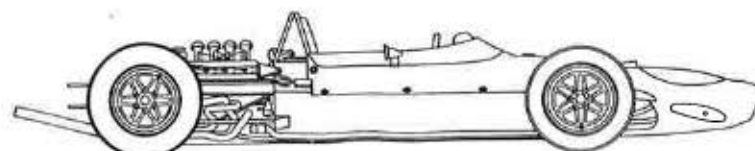
Tout allait donc se jouer au grand prix du Mexique entre Graham Hill (son ancien équipier chez BRM) pilotant une Lotus 49 et J. Stewart. La lutte allait tourner court à la suite d'un ennui d'alimentation entraînant l'abandon de Stewart. G. Hill devanait champion du monde de formule 1. S'en était fini des espoirs de Matra d'être champion du monde la 1ère année de participation.

La MS10 reprit du service en 1969 où elle remporta le grand prix d'Afrique du Sud et la course hors championnat du Daily Express à Silverstone.

Le bilan de la saison 1968 fut indiscutablement positif. La blessure de Stewart qui l'avait empêcher de disputer deux grand prix lui coutant sans doute le titre mondial. Mais ce n'était que partie remise et le prochain épisode vous contera la chevauchée des deux MS 80 vers le titre mondial.



matra sports F1
matra international moteur ford V6
échelle: 1/10 14.10.1968



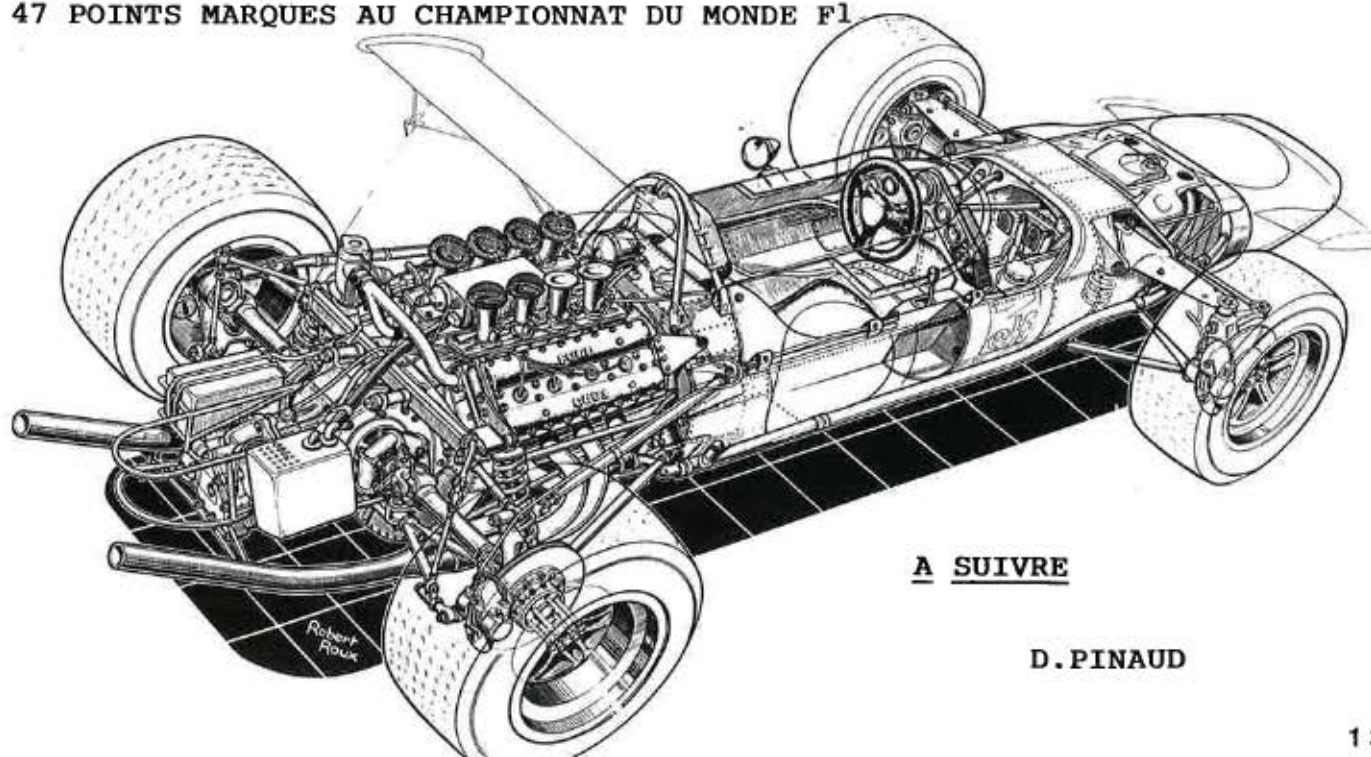
PALMARES 1968 : MS 9 MS10

COURSES	MS9/01	MS10/01	MS10/02
Afrique du Sud	Stewart(ab)		
Course des champions		6° Stewart	
Espagne		5° Beltoise	
MOncaco		Servoz(ab)	
Belgique		4° Stewart	
Hollande			1° Stewart
France			3° Stewart
Angleterre			6° Stewart
Allemagne			1° Stewart
Gold Cup			1° Stewart
Italie		Stewart (ab)	2° Servoz
Canada		6° Stewart	Servoz (ab)
U.S.A			1° Stewart
Mexique		11° Servoz	7° Stewart

PALMARES 1969

Afrique du Sud	1° Stewart
Daily Express	1° Stewart

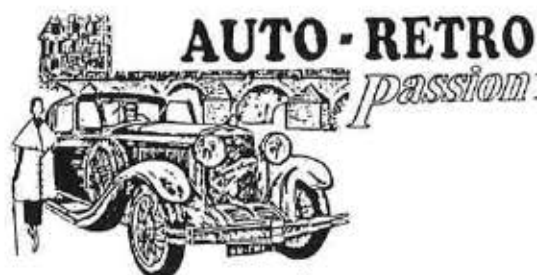
SUR 11 ENGAGEMENTS LA MS 10/02 A REMPORTER 6 COURSES
CE QUI EST EXCEPTIONNEL.
47 POINTS MARQUES AU CHAMPIONNAT DU MONDE F1



A SUIVRE

D. PINAUD

LE CLUB A ETE INVITE A PARTICIPER AU SALON DE VIERZON.VOUS
TROUVEREZ LE PROGRAMME CI-DESSOUS.POUR INSCRIPTION OU RENSEIGNEMENTS
COMPLEMENTAIRES,CONTACTEZ VOTRE SECRETARIAT LE PLUS RAPIDEMENT
POSSIBLE.MERCI.



PROGRAMME

VENDREDI 27 MAI

de 9 heures à 20 heures .
Mise en place des exposants sur leurs stands.

SAMEDI 28 MAI

7 H 30 : Ouverture aux exposants
10 H : Ouverture de l'exposition au public
10 H à 12 H : Arrivée et présentation sur le podium des véhicules
engagés dans le Rallye "CŒUR du CHER".
Stationnement des véhicules en parc fermé & gardé.
12 H : Apéritif de bienvenue & déjeuner des équipages.
13 H 30 à 15 H : Départ des véhicules du podium pour le Rallye
touristique "CŒUR du CHER".
15 H : Présentation des véhicules & concurrents engagés dans le
5eme Grand Prix TRICYCLES & CYCLES d'Argent/ Sauldre.
(étape de Vierzon) Exposition des véhicules.
19 H à 20 H : Arrivée du Rallye touristique "CŒUR du CHER"
Remise des Prix sur podium & apéritif.
21 H : Fermeture de l'exposition au public .
Diner , Soirée dansante "Les Années Folles".

DIMANCHE 29 MAI

8 H : Ouverture aux exposants
9 H : Ouverture au Public
9 H à 11 H : Arrivée & présentation sur le podium des véhicules
engagés dans le cadre du CONCOURS d'ELEGANCE .
Stationnement des véhicules en parc fermé & gardé .
12 H : Apéritif pour les concurrents du Concours d'Elégance .
14 H à 17 H : CONCOURS d'ELEGANCE AUTOMOBILE ,
Présentation sur le podium et circuit .
17 H 30 : Remise des Prix & apéritif de clôture .
19 H : Fermeture de l'Exposition au public .

P.A

Mr VAN HOUTEGHEM nous communique:

Les soufflets de maitre-cylindre de frein sont encore disponible chez PAULSTRA ainsi que le joint de cardan de direction M530 réf. 635558. Ce dernier n'est pas sur catalogue mais peut être obtenu sur commande (40f). Si problème, me contacter.

Des ampoules neuves sont disponibles pour les anti-brouillard clignotants de Djet chez un revendeur local à un prix de 42 f pièce. Il en reste une trentaine.

Mr VAN HOUTEGHEM M. LA GARDE ADHEMAR TEL. 75.04.43.93 après 18H.

§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§

CHERCHE +-enjoliveur de sortie de ventilation de part et d'autre de la lunette AR de Djet pour Matra Bonnet.

- Skaï de coffre 530 et habitacle à maille carré ou réf. d'un fournisseur.
- carter alu 530

Mr VAN HOUTHEGEM .

VEND : nombreuses pièces M 530 neuves et occasion. Faire demande avec réf. catalogue et page.

Mr TREVARIN G. 161 route de briennon MABLY 42300

CHERCHE : 1 bras de suspension arrière gauche bas
1 fusée
1 colonne de direction
1 grille avant

Mr BOURGUET J.P 13 rue des genets 81990 PUYGOUZON TEL. 63.54.86.07

CHERCHE : 1 épave avec carte grise

Mr GRENTE J.C 9 rue samuel Champlain 14100 LISIEUX TEL. 31.31.41.38

VEND : - 1 carter alu pour 1100-1300 G 2600 F
- 1 moteur en pièce 1100 G complet a reculasser 7000F à voir
- pignonnerie R12G pour boîte Matra
- 4 roues en 13 Alpine origine 4 1/2 X 13 avec pneus bons 2600 A 2800 F
- pièces boîte 5 de R8G + boîte 5 R8G révisé pignonnerie courte
- triplex de Dauphine et R8G

Mr VALET R. TEL. 93.73.48.19

ON VOUS PROPOSE :

lunette arrière plexis glace 1420 F
bulles de phare la paire 380 F
planche de bord claire ou foncée les 3 pièces 600 F
pare-moustique RENE BONNET 120 F
butoirs brut de fonderie la pièce 250 F
grille de capot brut de fonderie 250 F
calandre 150 F
drapeau RENE BONNET laiton chromé peint
platine sélection de vitesses neuve (refabrication)
charnière de porte droite et gauche neuve (refabrication)

CONTACTER LE CLUB

§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§

Le club va relancer une commande de moquette. Il nous manque 2 personnes intéressées. Si vous en avez besoin, faites vous connaître le plus rapidement auprès du secrétariat en envoyant un chèque de réservation de 730 F.

§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§

INFO SORTIE INFO SORTIE INFO SORTIE

La visite des musées CADILLAC et DUFRESNE est fixée au 9 JUILLET 1994.

Cette sortie est organisée sur 1 journée avec repas du midi au restaurant. Pour obtenir des prix, il faut être 20 minimum. Si vous êtes intéressé, envoyez votre réservation de 140 F au siège du club **AVANT LE 15 JUIN.**

Pour plus de renseignements, contactez le secrétariat.