DE RENE BONNET A

MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON

3 EME TRIMESTRE 1994

N□ 7

LE MOT DU PRESIDENT

Jean Paul ayant finalement choisi de partir en déplacement pour participer au montage du futur bolide MATRA (voir votre presse automobile favorite) il m'échoit l'honneur de le remplacer auprès de vous et de sa famille.

Nous allons participer ensemble à notre 3ème assemblée générale qui sera,je l'espère,la plus fréquentée,car plus de 60 participants sont annoncés.C'est un réconfort après nos déceptions provoquées par les sorties annulées.

Nous avons pleins de projets dans nos têtes,nous allons en débattre et nous déciderons de nos activités pour 1995.
Préparez vous déjà et réservez votre 3ème semaine de Février
Mais notre plus grand objectif est de ROULER dans nos voitures et de NOUS FAIRE PLAISIR ENTRE AMIS .

POUR LE PRESIDENT

D.PINAUD

§§

SOMMAIRE

PAGE 2 : LE MOT DU PRESIDENT

PAGE 3.4.5.6. : HISTOIRE MATRA EN F1 par D.PINAUD

PAGE 7.8 : GRAND PRIX DE L'AGE D'OR par F.BACHELIER

PAGE 9 : 1ère SORTIE par M.VAN HOUTEGHEM

PAGE 10.11: BIDON 5 LITRES par J.C.GRENTE

PAGE 12 : DJET 5 par T.BAREAU

PAGE 14.15: NOTE TECHNIQUE

PAGE 16.17: SAUVETAGE EN SOLOGNE par M.JUSTOU ET P.A

PAGE 18 : PETITES ANNONCES

PAGE 19 : SORTIES DE L'ETE par D.PINAUD

HISTOIRE MATRA EN F1
1969 MS 80 & 84

Comme nous l'avons vu lors de notre dernier rendez-vous,la saison 1968 avait été brillante et JACKIE STEWART et la MS 10 n'ont raté le titre que de très peu.POur 1969,de nouvelles ambitions sont clairement annoncées : LE TITRE DE CHAMPION DU MONDE CONDUCTEUR ET CONSTRUCTEUR.

Mais pour y parvenir,il va falloir changer de voiture,la MS 10 certes très performante,a tout de même *démontré ses limites et* l'équipe technique sous la direction de BERNARD BOYER ,va tenter un pari osé.Tout comme la MS 10,le nouveau chassis dénommé MS 80 sera construit selon la technique dite " RESERVOIRS STRUCTURAUX ".

L'adoption de cette formule montre combien MATRA était décidé à remporter le titre en 1969,en effet,on savait déjà que les réservoirs structuraux n'avaient plus qu'un an d'existence devant eux,la CSI (FIA de l'époque) ayant décidé qu'à partir de 1970 tous les reéservoirs devraient contenir en outre de caoutchouc.

Chez MATRA,on estima que cette formule de construction présentait de tels avantages qu'elle ne pouvait être abandonnée tant que le règlement l'autorisait.La MS 80 serait donc la voiture d'une seule saison : celle du COURONNEMENT !!

Le point le plus caractéristique de la MS 80 allant être sa coque,très renflée au centre,le but en était de diminuer l'inertie polaire en concentrant le poids du carburant le plus près possible du centre de gravité de la voiture.Cette coque différait en outre *de celle de la MS 10 par la présence d'un réservoir d'huile,non* structurel,derrière le dossier du pilote et par la présence d'un auvent rigide recouvrant la totalité de la coque entre les suspensions avant.Cette suspension abandonnant le triangle supérieur profilé au forme de culbuteur au profit d'un système classique à triangles superposés et ressorts extérieurs.A l'arrière,deux bras parallèles inférieurs remplaçaient le triangle inverse.

Aérodynamiquement,la voiture était prévue avec des ailerons avant reliés aux suspensions alors qu'à l'arrière une " aile" était directement fixée sur les porte-moyeux.

La première sortie de la MS 80 intervint au Grand Prix D'Afrique du Sude.

Elle ne participa qu'aux essais.Dès sa lère sortie Européenne, la MS 80 remporta la course des champions dans les mains expertes de J.STEWART.

Il récidiva quelques temps plus tard au G.P. D'ESPAGNE qui marquait le début de la campagne des grands prix européens.Echec à MONACO où les deux voitures abandonnèrent sur bris des arbres de transmissions.

STEWART renoue avec la victoire à ZANDVOORT(G.P HOLLANDE) et les MS 80 réalisent le doublé au GRAND PRIX DE FRANCE à CLERMONT (ler STEWART ---- 2ème BELTOISE)

La saison se poursuit avec bonheur :

G.P. ALLEMAGNE : 2ème STEWART ---- 6ème BELTOISE

G.P. D'ANGLETERRE : ler STEWART ----- 9 ème BELTOISE (MS 84)

G.P. D'ITALIE : ler STEWART ---- 3ème BELTOISE

G.P. DU CANADA : 4ème BELTOISE ---- STEWART abandon ----6ème SERVOZ GAVIN (MS 84)

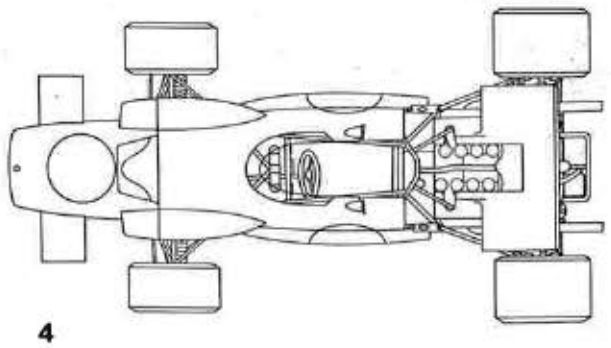
G.P. DES ETATS UNIS : BELTOISE abandon ----STEWART abandon------- 7ème SERVOZ (MS 84)

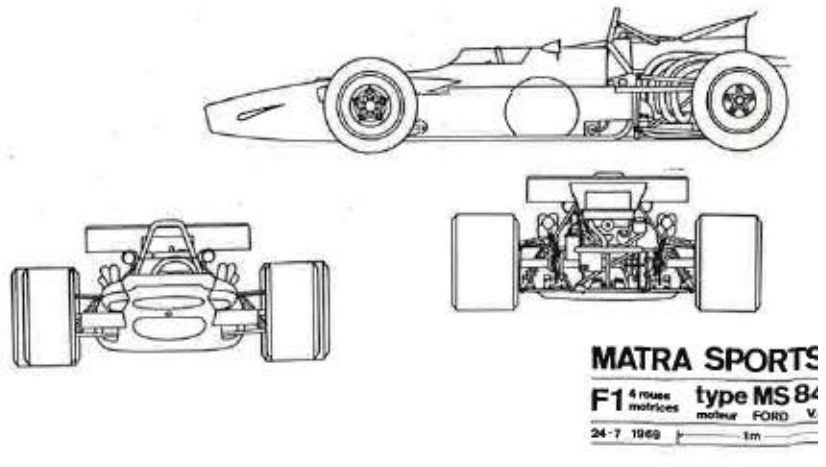
G.P. DU MEXIQUE : 4 ème STEWART----5ème BELTOISE---8ème SERVOZ(MS 84)

La MS 80 ,construite et exploitée à deux exemplaires fut épaulée en cours de saison par la MS 84 (4 roues motrices).

En 1968,de nombreux grands prix se dérouleront sous une pluie battante (Hollande,France,Allemagne,Angleterre) de nombreuses écuries se lanceront donc à grand frais dans la construction de voitures à 4 roues motrices (Lotus,Mc Laren,Cosworth) MATRA fit également une voiture de ce type ,la MS 84 à chassis multitubulaire avec une transmission de type Fergusson .

La MS 84 ,compte tenu de son faible développement,n'a pas eu une carrière très brillante.Plutôt que de la voir finir dans une écurie privée,MATRA préfèra la détruire.On se rappellera tout de même qu'elle fut la seule F1 à 4 roues motrices à marquer 1 point au championnat du monde et qu'elle termina toutes les courses auxquelles elle a participé.





PALMARES 1969

	MS 10/01	MS 10/02	MS 80/01	MS 80/02	MS 84	
Afrique du Sud	6eme	1er				
Course des Champions			1er			
Espagne			1er	3eme		
Daily Express		1er				
Monaco			ab.	ab.		
Hollande			8eme	1er		
France			2eme	1er		
Grande Bretagne			1er		9eme	
Allemagne			6eme	2eme		
Italie			3eme	1er		
Canada			4eme	ab.	6eme	
U.S.A.			ab.	ab.	7eme	
Mexique			5eme	4eme	8eme	

PALMARES CHASSIS

MS 9/01	1 départ	1 abandon	
MS 10/01	8 départs	2 abandons	7 points
MS 10/02	11 départs	1 abandon	47 points(6 victoires
MS 80.01	11 départs	2 abandons	34 points(3 victoires
MS 80/02	9 départs	3 abandons	41 Points(3 victoires
MS 84/01	3 départs	0 abandon	1 point

PALMARES PILOTE

1968	J.STEWART	2eme championnat du monde 36 points
1969	J.STEWART	champion du monde avec 63 points
	J.P. BELTOISE	5eme avec 21 points

PALMARES CONSTRUCTEUR

1968 **MATRA** 3eme au championnat du monde avec 45 points

1969 **MATRA** vainqueur du championnat du monde avec 66 points

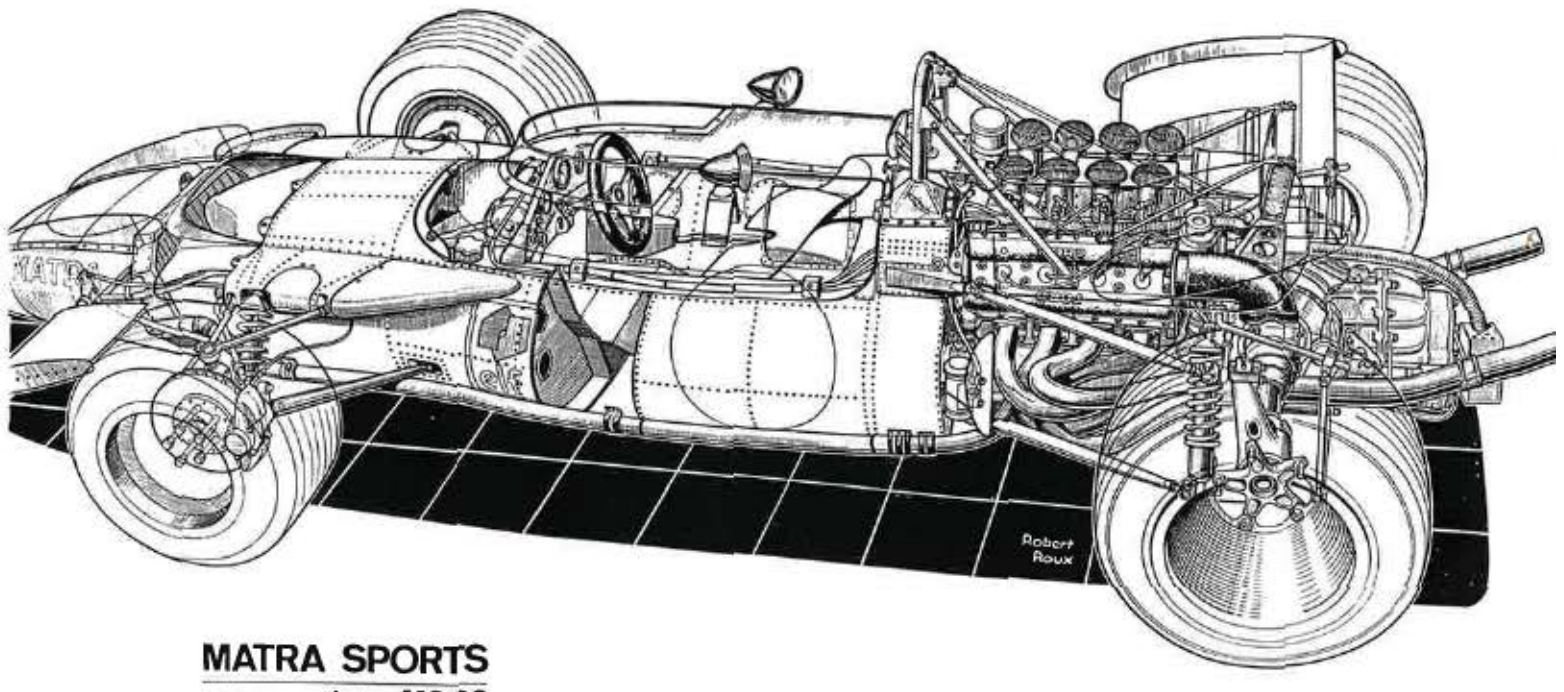
§§§§§§§§§§§§§§§§§§§§

Ainsi s'achève l'histoire des MATRA de FORMULE 1 propulsées par un moteur FORD.

A très bientôt avec l'histoire des MATRA à moteur.....

MATRA.

D.PINAUD



MATRA SPORTS

F1 **type MS 80**
moteur FORD V8

2 · 9 · 1969

Grand Prix de l'Age d'Or

25 & 26 JUIN 1994

Il fait bien gris ce Samedi sur MONTHLERY, à peine 8H00, et la pluie qui est tombée toute la nuit a transformé le centre de l'anneau en un beau bourbier. Enfin, la voiture est là, en entier, elle ne porte pas ses peintures de guerres habituelles, mais une magnifique robe mi-bleu ponçé/mi-beige apprèt. Mais là n'est pas l'important. Après les vérif, elle retrouve ses numéros 16, qui lui vont si bien au teint. Pour ce week-end, pas de caméscope dans la voiture, de toutes façons ça porte malheur.

Les essais se déroule en fin d'après-midi, et la piste est toujours trempée, mais il ne pleut plus. C'est en arrivant sur la prégrille, que le Djet décide de faire la grève, soudain plus de jus, tout c'est éteint, gros stress, quelques coups de pied dans les fils et tout remarche comme par miracle. Quelques gouttes d'eau nous surprennent, et c'est à nous; le directeur de course s'avance, "WET RACE", "LIGHT ON", piste humide, allumez vos lumières, histoire de nous remonter le moral, y'a'pas mieux.

D'abord découverte du circuit à allure modérée, la piste est très glissante, sauf sur l'anneau, surprenant l'anneau, c'est comme si c'était droit, sauf que ça tourne. Allez pas de chichi, on est pas là pour rigoler, je vais y aller prudemment, le souvenir de Magny-Cours est encore bien présent. Au fil des tours, le feeling est bon, et je commence à attaquer et à suivre quelques "grosses" Healeys, pour voir. Vite vu, sur le mouillé, c'est plus facile d'avoir un Djet que ces gros fers à repasser. Quelques gros travers et un tête-à-queue plus tard, le drapeau à damier s'agite, c'est fini, on rentre. Il ne reste plus qu'à attendre le résultat du chrono.

Enorme surprise en découvrant la grille de départ, je suis crédité du 6ème temps, sur 26, juste derrière Morin, mais devant Austin-Healeys, Alfa, Lotus et autres. C'est surprenant mais quel pied de partir de la troisième ligne, sur treize, c'est génial, vive la pluie!!!

Dimanche en fin d'après-midi sous un beau soleil, nous partons pour le tour de chauffe, et M...., la voiture s'arrête dans les stands, même problème que la veille, c'est pas possible, je tombe pile sur la cause: un fusible, le seul fusible, a grillé. Dominique Pinaud se précipite, cherche une idée, et trouve sous la voiture, un morceau de fil de fer, sors son couteau, en coupe un bout, que je glisse dans le porte fusible, miracle, le Djet redémarre et je pars pour le tour de chauffe, pendant que Dominique va plaider ma cause auprès du directeur de course. Damned,

je me retrouve en dernière ligne. Mais je prendrais quand même le départ, c'est déjà pas mal. Départ pas mauvais, bousculade dans la ligne droite et après un tour 6 concurrents doublés, et ainsi de suite je me défonce jusqu'à la 12ème place, et 3ème de classe. Eprouvant!!! Au fait, rendez-vous les 23, 24 & 25 Septembre à DIJON, la course c'est le Samedi en fin d'Après-midi.

F.BACHELIER

1 E SORTIE

La 530 ayant enfin passé son examen avec succès,l'épreuve de son endurance et le controle des différents points faibles pouvaient commencer.

Ceci fut fait avec huit cent kilomètres effectués pour aller et revenir de Toulouse fin Juillet suite à l'invitation d'amis.

La première sortie officielle pouvait avoir lieu,la voiture n'est pas terminée,quelques finitions sont à faire, et cet hiver,une reprise du pavillon et de toute la partie avant est à prévoir,mais elle est prête pour le rendez-vous du Castellet.

J'appelle Monsieur Garcia et il m'explique le programme. Rendez-vous est pris pour le 15 Aout.

Le réveil est difficile bien que toute la famille soit sur les dents,les casques sont dans le coffre et c'est le départ.

Après deux cent kilomètres,c'est l'entrée du circuit. Je crois que le nombre y est : 8 Djet , 18 530 , une dizaine de Bagheera et une trentaine de Murèna étaient déjà là.

L'amicale 530 en force,une très bonne ambiance et la présence de la 630 Du Musée de Romorantin ont fait de cette journée , une réussite.

Quelques tours du circuit ont ravis les enfants. Rendez-vous est pris pour la prochaine en espérant que Dominique nous fera faire un tour dans sa petite voiture bleue !!!!!!!

Marc VAN HOUTEGHEM

BIDON DE 5L

Etre adhérent au club RENE BONNET MATRA SPORTS,ne signifie pas l'impossibilité d'être membre d'une autre association dont la préoccupation est aussi la sauvega du patrimoine automobile passé.

Je suis donc adhérent au C.A.A.R CLEON,qui comme tou les C.A.A.R se donne pour objectif de faire revivre d'anciennes RENAULT.CLEON étant comme chacun sait une us Renault de production de moteurs située en Normandie non loin de Rouen.

Tous les 2 ans,le C.A.A.R cleon organise une épreuve de consommation baptisée " LE BIDON DE 5 LITRES ",cette année elle eu lieu le dimanche de Pentecote à ST AUBIN LES ELBEUFS.

Sur un circuit en ville,les véhicules doivent tourner 1h30 ou 2h,la seule consigne étant la moindre consommation. Au départ de l'épreuve,chacun reçoit un bidon de 5L d'essence à accrocher à l'extérieur de l'auto de façon à être visible par les spectateurs,avec cette essence,il alimente le moteur directement.

Cette année,27 voitures prenaient le départ en adoptant aussitôt une conduite sans heurt dans les rues de St Aubin Les Elbeufs afin d'être le plus économe possible.

On notait la présence de R8,R10,R12 GORDINI,ALPINE GT4 et BERLINETTE,403,FREGATE,TRACTION,MONOQUATRE et un KZ TORPEDO appartenant au club.

A l'arrivée,l'essence restée dans les bidons de 5L est mesurée et ainsi en fonction du nombre de tours de chacun estr déterminée la consommation.

A la proclamation des résultats,oh surprise,le DJET s'est montré le moins vorace des véhicules engagés.Il y a 2 ans, il faut remarquer que dans des conditions de circulation plus difficile,le DJET fut classé 3è.

Sans être une voiture conçue dans un souci d'économie, le DJET accepte de rouler à un faible régime moteur en 4ème, il faut bien dire que ce n'est pas toujours confortable pour les passagers,mais en fin de compte,qui penserait qu'on ne puisse consommer que 41 d'essence au cent avec un véhicule dont la piste fut le domaine de prédilection.
(avec il est vrai une autre motorisation).

J.C.GRENTE

CAR CLEON NORMANDIE - 22/05/94

BIDON DE 5 LITRES FICHE DE CLASSEMENT SCRATCH

N°	Nom	Type Véh.	Classe	Nbre tours	Ess. restante	Ess. consom.	Km parcourus	Litres /100 km	Classt
6	GRENTE	MATRA	5	12	3.35	1.65	40.80	4.04	1
28	HUET	R10	3	15	2.85	2.15	51.00	4.22	2
18	LEROY	Alpine GT4	5	13	2.95	2.05	44.20	4.64	3
3	DELEAU	4CV	3	14	2.75	2.25	47.60	4.73	4
17	APPERT	SOLYTO	7	12	2.87	2.13	40.80	5.22	5
4	LEROI	DAUPHINE	3	13	2.60	2.40	44.20	5.43	6
5	BERANGER	R8Gord.	5	15	2.08	2.92	51.00	5.73	7
9	MARCHAND C.	A110	5	14	2.05	2.95	47.60	6.20	8
24	GARDIE	R8	3	14	2.05	2.95	47.60	6.20	9
1	SIMON	R8	3	14	1.95	3.05	47.60	6.41	10
22	GERVAIS	R8	3	11	2.50	2.50	37.40	6.68	11
23	PAIMBA	R16TX	5	13	2.00	3.00	44.20	6.79	12
27	BUISSON	FIAT 500	3	14	1.75	3.25	47.60	6.83	13
14	BERTHELOT	R12Gord.	6	14	1.70	3.30	47.60	6.93	14
21	BEAUDIC	R8 Proto	5	12	2.14	2.86	40.80	7.01	15
11	LEPYCOUCHE	SIMCA 6	3	14	1.65	3.35	47.60	7.04	16
15	DESMEULLE	A110	5	15	1.34	3.66	51.00	7.18	17
7	CROGUENNEC	A110	5	14	1.46	3.54	47.60	7.45	18
8	PELE	JUVA Dau.	3	15	1.16	3.84	51.00	7.53	19
29	BEAUVALET	PG 403	4	13	1.55	3.45	44.20	7.81	20
2	CHEVALIER	R8 Proto	5	16	0.43	4.57	54.40	8.40	21
12	SIMON	FREGATE	4	13	1.17	3.83	44.20	8.67	22
16	PARC	Citroen B10	1	14	0.36	4.65	47.60	9.76	23
10	BARON	TRACTION	4	13	0.68	4.32	44.20	9.77	24
25	DELIENS	MONA 4	1	12	0.30	4.70	40.80	11.52	25
19	LEMOINE	A110	5	12	0.15	4.85	40.80	11.89	26
20	MARCHAND T.	KZ Torped.	2	7		5.00	23.80	21.01	27
								99.00	28
								99.00	29
								99.00	30

D J E T V 5

Il est des jours, ou l'on devrait s'abstenir d'aller dans les casses auto, surtout quand on a une âme un peu trop sensible et qu'il s'agit d'une René BONNET ou d'une MATRA.

L'objet de ma convoitise fut ce jour là un DJET V5 luxe qui était dans un état de décrépitude avancée L'affaire fut faite avec en prime un train avant complet de Renault 8. Après un tour rapide du "propriétaire", le constat fut un désastre : véhicule accidenté, bloc avant cassé à de multiples endroits, caisse entièrement fissurée et incomplète, chassis fortement corrodé (traverse avant, tube latéral, train avant).

Aujourd'hui, en dehors du défi que peut engendrer une telle restauration, je conseillerais aux néophytes de se tourner vers un modèle le plus complet possible, car la recherche de pièces détachées est longue et honéreuse.

Le "mal" étant fait, plus question de reculer. J'ai donc pris ma caisse à outils et ai procédé à un démontage minutieux des pièces qui furent étiquetées et rangées. La seconde opération consistait à décaper soigneusement la caisse (4 couches de peintures plus du synto), quand au chassis, il fut sabler afin de laisser apparaitre toutes traces de corrosion perforante...

A suivre...

Thierry BAREAU

LA CAISSE

DANS LA CASSE

DEPOSE DU CHASSIS

FORTE CORROSION

SORTIE DU CASTELLET

AOUT 1994

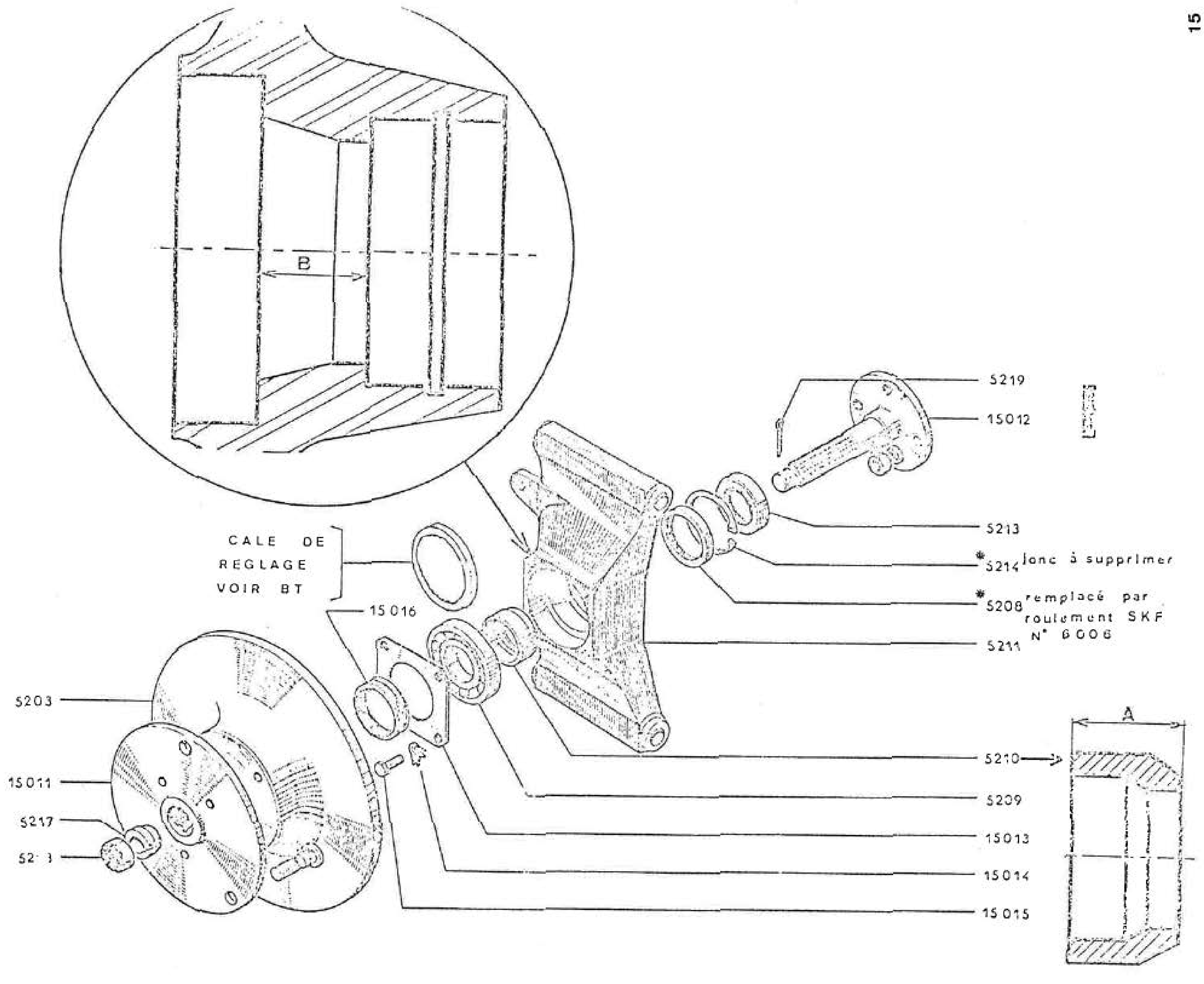
VU D'ENSEMBLE

NOTE TECHNIQUE

A défaut du roulement à galets N° 5208 on peut utiliser le roulement à billes SKF N° 6006 de mêmes dimensions.
(30 X 55 X 13)- à la condition de régler la longueur de l'entretoise N° 5210 et de supprimer le jonc d'arrêt N° 5214 de manière à ne pas appliquer de contrainte latérale sur les roulements à billes.

Procéder comme suit : (voir figure jointe) .
Après mesure de l'entretoise (cote A) et de la cote (B) à l'intérieur du porte-moyeu AR,choisir des cales pour obtenir une épaisseur de l'entretoise supérieure de 0,2 à la cote B.
Remonter l'ensemble en interposant les cales entre le roulement 5209 et l'entretoise 5210 , en plaçant le roulement SKF 6006 à la place du roulement à galets 5208 et en supprimant le jonc d'arrêt.
Les cales à utiliser sont des cales de réglage de roulement de pont côté différentiel pour 160-180 de la série CHRYSLER-FRANCE.

41 790 F epaisseur 0,07
41 795 Y épaisseur 0,10
41 800 A épaisseur 0,12
41 805 T épaisseur 0,15
41 810 T épaisseur 0,30
41 815 T épaisseur 0,50



B
CALE DE
REGLAGE
VOIR BT
15016
5203
15011
5217
52·3
5219
15012
5213
*5214 jonc à supprimer
*5208 remplacé par
roulement SKF
N° 6006
5211
5210
5209
15013
15014
15015
A

SAUVETAGE EN SOLOGNE

Cela fera bientôt un an,nous avons décidé,ce cher Jean Paul et moi même,de restaurer la caisse d'un Djet 5 raccourci dans la circulation.

REndez-vous pris début de l'année 1994,nous avions convenu de réaliser les travaux après la sortie du mois de Mai à Toulouse.

Pas d'humidité,de la chaleur,tels étaient les ingrédients nécessaire pour bien travailler fibre et résine .

Fin Juin,du soleil en bouteille et certaines pièces en plâtre dans le coffre de la voiture,remorque attelée et chargée d'une pièce rare de retour vers son pays d'origine, je veux parler d'un proto V6 nommé 530 , je fis route vers la Sologne.

Mon voyage sans encombres faillit bien se terminer derrière les barreaux à Romorantin,car un barrage de véhicules bleu nuit,faisant contraste avec le bleu france,me fit des misères durant un long moment.

Notre président s'était mis en congé pour me recevoir, qu'il en soit grandement remercié,je me mis au travail,pardon, au bagne tout de suite,mais j'étais consentant.

Durant 4 jours, ha ! ce qu'il faisait chaud en Sologne à cette époque,j'ai béni la fontaine d'eau fraiche de son jardin car sans elle,les salades et moi même n'aurions pas tenu le choc,bien que familiarisé avec la chaleur du midi.

MOn chef des travaux alternait quelques brins de sieste sous l'arbre et les intervantions ponctuelles sur telle ou telle partie de la caisse coupant toujours un morceau abimé.

Dur,très dur,lorsque l'on n'est pas habitué à la résine et sa poussière,mais quel bonheur de parler technique et de voir se reformer le nez ou une aile dans les moules cirés à point.

Un chassis fut nécessaire pour poser et alligner l'objet de mes désirs,merci du prêt consenti par Mr Genest.

L'ultime récompense,fut bien sur lorsque la caisse assemblée prit place sur la remorque pour un voyage vers le pays des violettes.

Elle reviendra en Sologne,sur ses quatre roues,c'est promis.

Le petit gars de Fronton,vous savez là où il y a du bon vin et du cassoulet,garde un très bon souvenir de l'accueil par Mme Humbert,

Les soirées en compagnie d'amis proches du club et de la famille,oubliant la fatigue,m'ont permis d'apprécier la convivialité et le savoir vivre de la Sologne.

Je reviendrais dit on lorsque l'on apprècie nos hotes.

M.JUSTOU

P*A

LE CLUB VOUS PROPOSE :

lunette arrière plexis glace réf. 6511	1420F
bulle de phare réf. 8012-8013 la paire	380F
planche de bord claire ou foncée ref.7551-7582-7552 les 3 pièces	600F
pare-moustique René Bonnet	120F
butoirs brut de fonderie ref.8001-8002 pièce	250F
grille de capot brut de fonderie ref.6206	250 F
calandre ref. 8006	150 F
tampon de butoir ref. 8003 la pièce	60 F
butoir version luxe ref. 8025-8026 la pièce	180 F
drapeau René Bonnet laiton chromé	180 F
platine sélection vitesses neuve usinée ref. 1301	500 F
charnière de porte DouG neuve brut de fonderie ref. 6348 pièce	100 F
" "ref. 6345-6346-6445-6446 pièce	120 F

Tee-shirt et macaron tissu à l'emblème MATRA
60 F et 40 f

CHERCHE : 1 boulon de Ø 8 avec carte grise de Djet 5S
Mr BAREAU T. tél. 34.64.21.78

P.A

VEND : pièces moteur Gordini:bloc + culasse + bielles +
pistons chemises 804 (1108cc) très bon état,
kit chemise,pistons 1149 cc neuf,arbre à cames 13R
avec coupelles,ressorts (1296 cc) neuf.
casseroles de phares adaptables aux optiques,cercles
d'origine ou permettant le montage d'optiques H4
(même dimension que 7302-7 page 11N) mais sans
crochets inférieur.
rappel de pédales (5508 page 7C et 5509 page 2B)neuf
pare-choc arrière neuf

Mr **LARDINOIS J.Y** TEL.19.32.71.32.21.70 le soir (Belgique

ACHETE : jantes alu GT 5,5 X 13
carter alu 2 parties modèle René Bonnet(0009,0010,
0013 page 1 E)
catadiopes TVP 467 (7407 page 10N) neuf
retroviseur intérieur
tringleries et axes des bras d'essuie-glace et
système de lave-glace sur balais.

Mr **LARDINOIS J.Y** TEL.19.32.71.32.21.70 le soir(Belgique)

ACHETE : pare choc AR pour Missile II ou Le Mans

Mr **BOULNOIS J.M.** TEL 26.61.81.53

VEND : DJET 5 entièrement restaurée 75000 F

Mr **PELLEN J.** TEL. 92.92.97.57

ACHETE : 1 paire d'antibrouillard avant pour Djet

Mr **ROCHE M.** 37 Rue Lamartine 97110 POINTE A PITRE Guadeloupe

ACHETE : 1 capot avant Djet 5 (bon état)
1 cloison démontable de capot moteur Djet 5
2 moyeux arrière avec axes Djet 5

Mr **JUSTOU M.** TEL. 61.29.94.60H.B-- 61.82.43.92 H.R.
N° FAX 61.29.94.61 H.B.

VEND : rétro obus noir
bocal loockeed Djet
pièces de 530

Mr **ZVERKOFF S.** TEL. 54.97.45.47 W.K.

LES SORTIES DE L'ETE

Si les sorties prévues au calendrier n'ont pu avoir lieu faute de participants,le club a cependant été représenté dans deux manifestations qui se sont déroulées cet été.
Tout d'abord au Mans,le 18 Juin,nous avons entendu l'appel de l'automobile club de l'Ouest qui a eu la bonne idée de commémorer le 20ème anniversaire de la dernière victoire de Matra sur le circuit de la Sarthe.C'est ainsi que vers midi,3 prototypes ont parcouru 4 tours du grand circuit,la 630-04 avec Paul Joly au volant, la 650-02 Tour de France conduite par J.P Beltoise et enfin la 670C dorlotée par Henry Pescarolo lui même.L'émotion était au rendez-vous et pour avoir eu le privilège d'accompagner J.P.Beltoise,je témoigne que le souvenir des Matra et du chant du V12 sont encore très vivace dans les mémoires des passionnés postés autour du circuit.
Le club était représenté par J.P HUMBERT,P.JOLY,R.GAUTIER,et votre serviteur et sa fidèle 530 LX verte.

Autre manifestation estivale,la concentration des clubs Matra sur le circuit du Castellet,le 15 Aout.
Elles étaient toutes représentées:DJET-JET,530,BAGHERRA,MURENA, RANCHO entourées de leurs propriétaires et de nombreux curieux.
Le club avait déplacé trois de ses valeureux membres et mis en exposition une partie de la collection " 30 ANS D'AUTOMOBILE A ROMORANTIN ".
Matra avait délégué la 630-04 qui aux mains de Paul Joly,fit le délice des oreilles des spectateurs.

Cette manifestation qui avait pour but de fêter les 30 ans de la marque,n'a pas atteint le niveau d'intérêts que l'on était en droit d'attendre.

D.PINAUD

BUREAU COULEUR SERVICE

TEL
54 76 37 26

IMPRESSION SUR TEE SHIRT

creation sur imprimante clc 10 CANON

PHOTOCOPIE
NOIR ET BLANC
COULEUR

28 FB ST ROCH

41200 ROMORANTIN