

DE RENE BONNET A



MATRA SPORTS



BULLETIN DE LIAISON

4 EME TRIMESTRE 1994

N°8

LE MOT DU PRESIDENT

Je suis fier de vous, car pour la première fois, vous avez répondu et participé nombreux à l'assemblée générale, ce qui confirme bien que la sélection est indispensable.

Continuez comme cela l'année prochaine.

Matra nous a de nouveau fait confiance en nous apportant son aide pour Rétromobile.

Nous apportons aussi notre aide aux responsables de l'association " Les Damiers " et nous avons mis sur pied leur thème principal pour 1995 "LES MATRA DE COMPETITION".

Il y aura certainement une réunion de tous les clubs de cette
marque,nous espérons,nous membres du bureau,sur un maximum de
Djet;Donc retrousser vos manches,nous comptons sur vous.

P.S. NE PAS OUBLIER D'EXPEDIER RAPIDEMENT VOTRE COTISATION 1995
UN RAPPEL EST TOUJOURS DESAGREABLE.

VOTRE PRESIDENT

§ §

SOMMAIRE

PAGE 2 : LE MOT DU PRESIDENT
PAGE 3 : COMPTE RENDU ASSEMBLEE GENERALE
PAGE 4 : COMPTE RENDU FINANCIER
PAGE 5 : RETROMOBILE 1995 par Mr Pinaud
PAGE 6 : COUPE DES ALPES par Mr Queffelec
PAGE 7 : GRAND PRIX DE DIJON par Mr Bachelier
PAGE 10-11-12-13 : HISTOIRE MATRA EN FORMULE 1 par Mr Pinaud
PAGE 14 : DJET 5 S suite par Mr Bareau
PAGE 15-16 : PETITES ANNONCES

[illegible]

RAPPORT D'A.G

Le club comprend 50 MEMBRES pour l'année 1994.
31 étaient présents, 15 ont donné pouvoir et 4 qui n'ont pas répondu. Une amélioration dans la discipline.

COMPTE RENDU MORAL

Activités de l'année écoulée :

C'est dans la région de Toulouse que nous nous sommes retrouvés pour notre sortie annuelle organisée par Mr Justou.
Sur demande de membres, des sorties trimestrielles furent organisées mais durent être annulées, faute de réponse positives de la part de ceux-ci.

COMPTE RENDU V.H.C

Le Djet a participé au Tour de France et a fait un bon résultat.
Il a également participé à quelques courses comptant pour le championnat.

PREVISIONS DES ACTIVITES POUR 1995

DU 10 au 19 FEVRIER : RETROMOBILE

SORTIE ANNUELLE PREVUE LES 3 ET 4 JUIN EN COTE D'OR, dans la région de Dijon, organisée par Mr LEJOUR.

Le 9 SEPTEMBRE : LES DAMIERS

LES 30 SEPTEMBRE et 1er OCTOBRE : ASSEMBLEE GENERALE à ROMORANTIN

COMPTE RENDU FINANCIER

Voir tableau ci-joint

cotisation

Pour l'année 1995, celle-ci ne change pas. Elle s'élève à 200 F.
TOUT MEMBRE N'AYANT PAS REGLE SA COTISATION ANNUELLE AU 31 JANVIER 1995 SERA CONSIDERE COMME DEMISSIONNAIRE DU CLUB .

ELECTION DU BUREAU

Le tiers sortant était Mme Humbert, elle s'est représentée que pour 1 an, et elle fut réélue.

Le bureau se présente comme suit :

Président : Mr Humbert ---- Secrétaires : Mmes Humbert et Zverkoff

Trésorier : Mr Genest ---- Responsable relations publiques : Mr Pinaud

QUESTIONS DIVERSES

L'association pourra accueillir des possesseurs de D.B

Une étude doit être lancée pour refabrication de joint de porte.

SECTION V.H.C EXERCICE 1994

RECETTE	DEPENSES	SOLDE
SOLDE 1993		3148,05
SUBVENTION MATRA		20000,00
SUBVENTION S.E.T.S		2000,00
SUBVENTION VILLE DE ROMORANTIN		10000,00
		35148,05
	PNEUS DJET	4818,00
	COURSE CROIX EN TERNOIS	550,00
	COURSE MAGNY COURS	550,00
	COURSE MONTHLERY	500,00
	COURSE DIJON	550,00
	1/2 LICENCE MT BACHELIER	400,00
	ASSURANCE TOUR DE FRANCE	450,00
	COURSE TOUR DE FRANCE	18500,00
		26318,00
BILAN : 35148,05 - 26318 = 8830,05		

SECTION CLUB EXERCICE 1994.

RECETTE	DEPENSE	CUMUL
SOLDE 1993		6999.52
SUBVENTION MATRA		5000.
COTISATIONS		9900.
REPAS ASSEMBLEE GENERALE		14382.50
DOCUMENTATION		1952.
MUQUETTE ET PIECES		5592.50
MACARONS,TEE-SHIRT-AUTO-COL		10380.
SURTIE TOULOUSE		3620.
TICKET MONTHLERY		3600.
TICKET MAGNY-COURS		107250
DIVERS		105.
		<u>61639.02</u>
	FRAIS DE SECRETARIAT	620.40
	REPAS ASSIMBLEE GENERALE	13993.95
	ASSURANCE CLUB	443.91
	MUQUETTE ET PIECES	11005.85
	MACARONS,TEE-SHIRT, AUTO-COL	6548.31
	TIMBRES	2616.30
	PHOTOCOPIES	2349.27
	SORTIE TOULOUSE	3830.
	TICKET MONTHLERY	2000.
	DIVERS	887.20
		<u>44295.19</u>
BILAN : 61639.02 - 44295.19 = 17343.83		

RETROMOBILE 95

CA Y EST ON LE FAIT !!!!

Lors de notre dernière assemblée générale dont vous trouverez par ailleurs le compte rendu, nous avons évoqué ensemble la possibilité de participer au salon Retromobile, le "must" des salons historiques européens.

Depuis cette annonce, nous nous sommes employé à monter un dossier et à le présenter à la direction générale de Matra. A notre grande joie, celle-ci a accepté notre projet et nous aidera financièrement et matériellement pour cette manifestation.

Retenez donc d'ores et déjà les dates du 10 au 19 Février 1995. Nous disposerons d'un stand de 48 M2 sur lequel nous exposerons 3 voitures: notre projet est de présenter: 1 CRB Le Mans 1964, et deux monoplaces MATRA MS 5 dont les couleurs et les motorisations sont très originales.

Bien sûr, NOUS AVONS BESOIN DE TOUTES LES BONNES VOLONTES présentes dans notre club pour assurer la préparation matérielle et la permanence sur le stand.

Si vous pouvez vous rendre disponible, téléphonez tout de suite au président et à sa charmante épouse secrétaire pour nous en faire part.

Retenez aussi la date du 9 SEPTEMBRE 1995 , il va s'y passer des choses importantes dont nous vous reparlerons .

D. PINAUD

COUPE DES ALPES 1994

9 au 11 juin 1994

C'est à Marseille que le départ de la rétrospective de la fameuse Coupe des Alpes était donné. Ouverte aux voitures construites de 1936 à 1986, l'épreuve accueillait une majorité de petites GT des années 60/75.

Notre Matra Bonnet DJET 5 affichant 1500 kms depuis sa restauration ayant nécessité 5mois de travail, se retrouvait donc au beau milieu des berlinettes ALPINE , CARRERA RS, TR3,DB LE MANS ... qui constitués le plateau des 85 partants.

Le programme nous emmenait donc de Marseille au circuit Paul Ricard sous un grand soleil qui nous permettait d'envisager le début de l'épreuve dans les meilleures conditions. Mise en jambes pour l'équipage et la voiture jusqu'au circuit ou nous avons pu reconnaître la piste pendant environ 5 tours avant d'en faire 3 en essayant d'être le plus régulier possible au niveau des chronos. Tout est OK, aucune alerte.

Déjeuner sur le circuit et ensuite départ pour une étape de 350 Kms à travers les Alpes pour arriver le soir à Praloup. Ce fut un grand moment que de pouvoir suivre une AC COBRA sur ces petites routes ou l'agilité de notre DJET pouvait compenser notre manque de puissance. Le soir nous pointons dans les 10 premiers.

Au petit matin, plein d'essence, vérification des niveaux d'eau et huile: tout est en règle.

Départ à 8h pour VALENCE, étape de 400 Kms avec des passages assez piégeux ou certains y laisseront quelques ailes...et de mauvais souvenirs. Le road book est parfait et avant

VALENCE , Hervé CHARBONNEAUX improvise une épreuve d'accélération sur 500m avec départ à l'arrêt. Notre manque de puissance face aux berlinettes notamment ne nous fait pas espérer grand chose, enfin l'essentiel est de s'amuser.

Le soir arrivée sur VALENCE au milieu d'une meute constituée d'une Jaguar type C, Lancia Stratos G4 et de Jean Claude ANDRUET au volant d'une ALPINE G4 avec laquelle il avait gagné il y a quelques années le Tour de Corse. Diner bien arrosé le soir avec une équipe de Belges très en forme et retour vers les hôtels pour un départ le lendemain à 7H30.

Samedi 11, départ donc à 7H30 pour le Mont-Ventoux. Nous arrivons vers 9H30 et il nous faut attendre environ 1H avant de voir la première voiture se présenter sur la ligne de départ. Notre assistance qui joue la voiture balaie à garder nos casques et l'organisateur refuse d'abord de nous laisser monter sans casques, finalement il accepte. Nous partons de minute en minute , mais cela ne nous empêche pas de rattraper une PORSCHE 356 dans notre montée de 11kms vers l'arrivée. C'est pas triste cette course de côte sans reconnaissance et à vue sans notes, mais cela n'empêche pas Jean-Claude ANDRUET de faire le temps scratch malgré un tête à queue. Déjeuner dans le restaurant du Mont-Ventoux ou nous assistons aux séances d'entraînement de l'épreuve comptant pour le championnat de France des voitures modernes.

L'Après-midi retour vers Marseille sans aucun problème. Finalement nous aurons parcouru environ 1100 Kms en 3 jours et sans le moindre problème. Après le diner de clôture et la remise des prix , vers 0H30 nous chargeons notre DJET sur le plateau et nous décidons de rentrer dans la nuit sur TOURS. A 12H , la boucle est bouclée nous avons des souvenirs plein la tête, nous avons vécu 3 jours fabuleux mais il faut reprendre le chemin de la réalité.

Prochaine épreuve le Tour de Corse en janvier 1995.

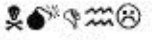
Toutefois je veux remercier plus particulièrement Joël qui a restauré l'auto pendant 5mois et Mr HUMBERT pour ses précieux conseils sans qui la fiabilité de notre DJET ne nous aurait certainement pas permis de vivre pareille aventure.

L.QUEFFELEC.

Grand Prix de Dijon

24 & 25 SEPTEMBRE 1994

La malchance ne m'aura pas épargné cette saison, après le tonneau de Magny-Cours, le fusible de Monthléry, cette fois, c'est un problème de freins qui m'empêchera de faire des étincelles. En effet un grippage des deux étriers arrières ne me permettra de faire que l'avant dernier temps. Un étrier bloqué ouvert, et l'autre serré, il y a mieux pour faire péter un temps, sur une piste rendue glissante par les multiples averses qui ont perturbé les séances d'essais.

Pas tip-top mais, après démontage et dégrippage des  étriers (merci beau papa et Mr Lejour pour votre aide), le moral suit la courbe du temps et s'installe du côté de "variable"...

Dimanche, 11H30, c'est donc du fond de la grille, que je m'élance pour cette manche, comptant aussi pour le Championnat d'Europe, et après un départ plutôt meilleur que d'habitude, c'est avec enthousiasme que je me lance à la poursuite de tout un tas de furieux. Plus ou moins gentlemen, ils ne se laisseront pas toujours doubler facilement, et après une bonne bagarre avec J.D.FOURRIER, lui aussi au volant d'un Jet (au museau en véritable scotch, relooké par la type E de BAILLY à NOGARO), j'échoue à la 13^e place et 4^e de classe...Comme d'hab', les Vectra's trustent les 3 premières places, ça devient lassant.

UN DJET CHAMPION DE FRANCE...

Du jamais vu, et tout ça, grâce à moi et de façon bien involontaire, j'ai contribué à la victoire de notre ennemi, et par la même au succès de toute son équipe dans un climat de non-conformité évident. C'est probablement le seul reproche qu'on pourra me faire, les avoir aidé en participant aux mêmes épreuves qu'eux...

Pour les rendez-vous de la saison prochaine, tout est fort compromis, il y a bien peu de chance qu'on revoie le Djet en course. Renaitra-t-il sous une autre forme ? HUMBERT seul le sait... (et encore ! no President !)

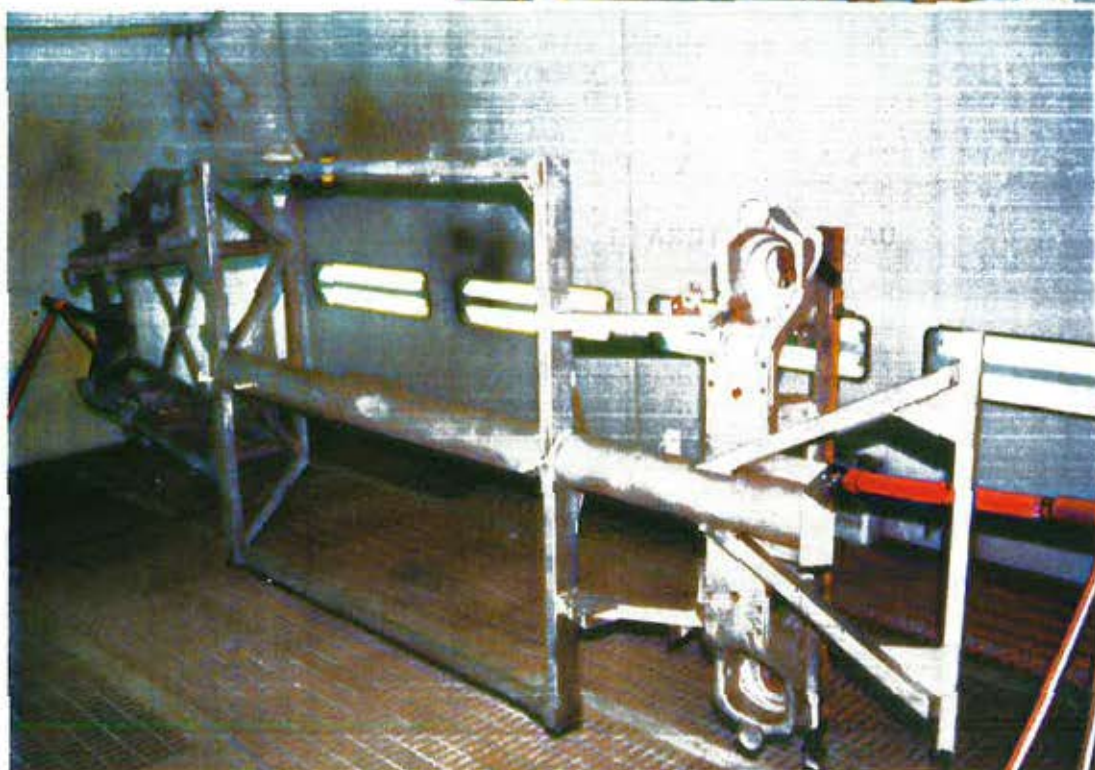
Enfin, avant de poser mon stylo, je tenais à remercier de leur soutien tous les gens du club, qui se sont déplacés sur les circuits, ainsi que J.P.HUMBERT pour sa voiture, son temps, son matos et ses conseils.

F.BACHELIER



UNE PARTIE DES
VOITURES A
L'ASSEMBLEE GENERALE

LE CHASSIS DE
Monsieur BAREAU
EN SOUDURE

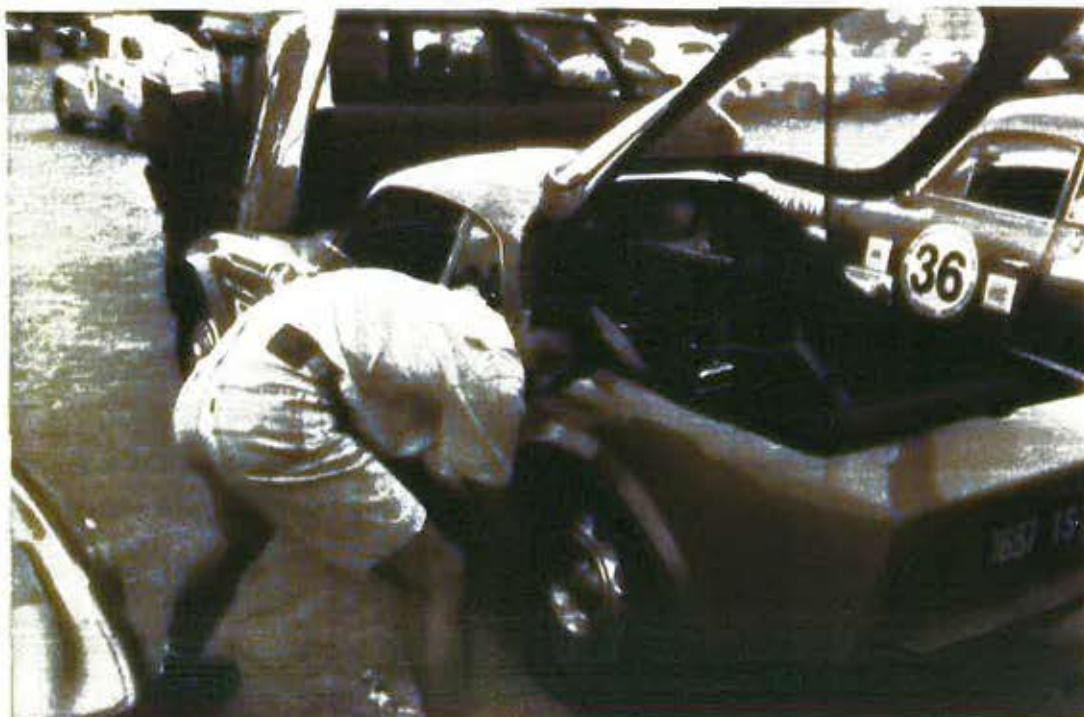


LE CHASSIS DE
Mr BAREAU
EN PEINTURE

LE DJET DE MR
QUEFFELEC A LA
COUPE DES ALPES



L'ASSISTANT AU
BOULOT



HISTOIRE MATRA EN F 1

1968 - 70 - 71 - 72 MS 11 & MS 12

Nous nous sommes quittés sur le titre de champion du monde des conducteurs et constructeurs enlevé par MATRA à la fin de la saison 1969.

Le succès historique a été acquis avec une motorisation FORD et MATRA a programmé le renouvellement de son succès mondial, mais avec cette fois-ci une monoplace propulsée par le moteur maison : LE V12 version MS12.

Déjà en 1968, parallèlement à l'utilisation de ce MS10 FORD, dont nous vous avons précédemment raconté l'histoire, MATRA a utilisé son V12 3litres dans 10 grands prix et construit à cet effet 3 Chassis du type MS11.

Ces chassis bénéficiant de l'expérience acquise lors des campagnes F2 et F3 dont la réputation de rapidité et la tenue de route n'était plus à faire. La coque se prolongeant au delà du couple du siège du conducteur par deux caissons qui servaient de réservoir au carburant, le V12 étant plus gourmand que le V8 FORD.

A part cela, les MS10 et MS11 étaient rigoureusement identiques et leurs suspensions interchangeables.

La saison se caractérisa par le fantastique résultat de BELTOISE à ZANDVOORT où sous une pluie battante, il se classa second à quelques encablures du vainqueur STEWART, en signant le record du tour.

La suite de la saison sera plus terne; en 12 départs les MS11 abandonnèrent 7 fois ne marquant que 8 points au championnat.

Les MS11 ne participèrent donc qu'à une saison de grand prix. L'une d'entre elle fut transformée en version à moteur MS12 et participa à quelques courses de cote aux mains de BELTOISE.

Fort des succès de 1969, les MATRA V12 reviennent sur la scène des grand prix avec des ambitions renouvelées.

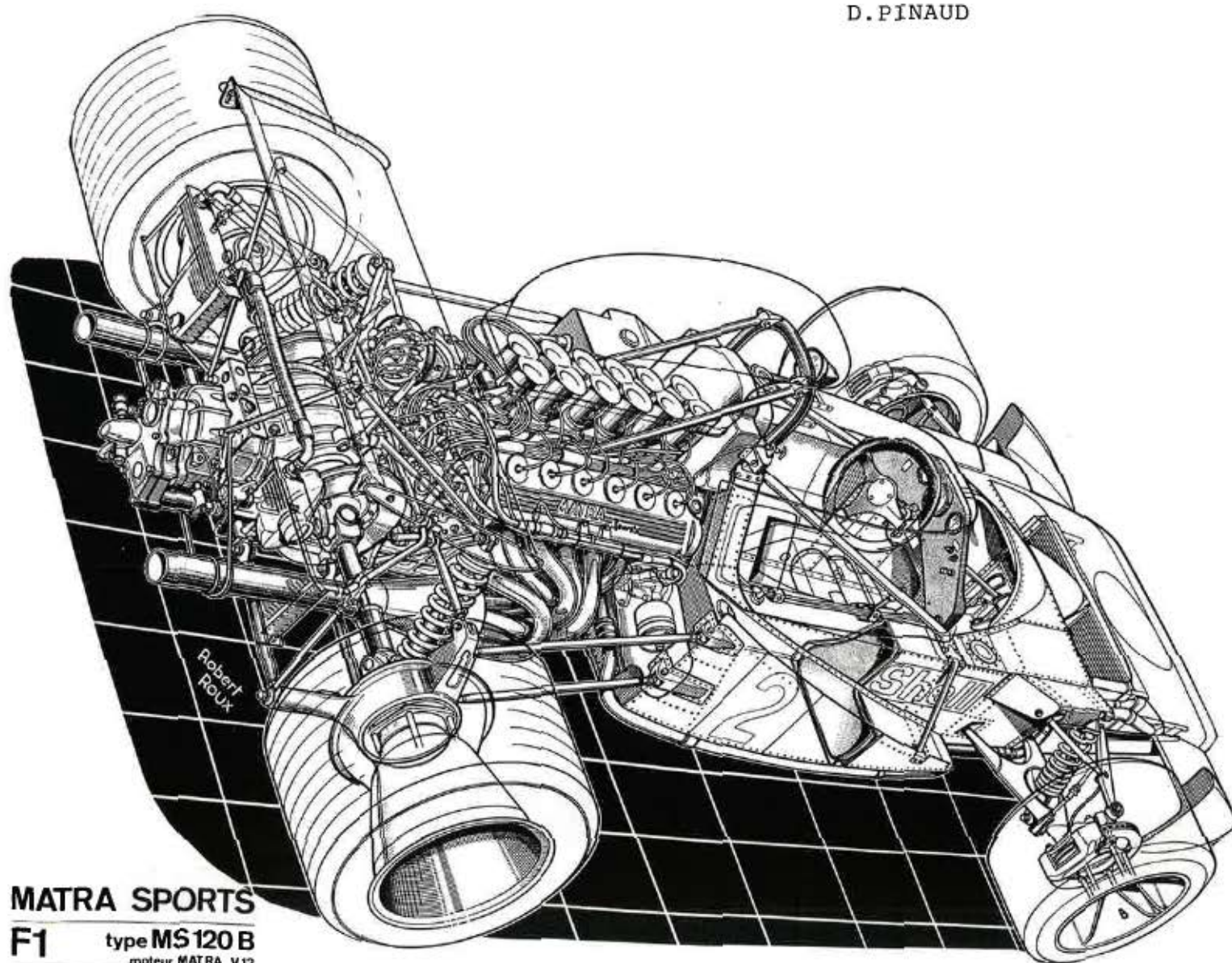
Hélas de 1970 à 1972, 3 saisons n'ont pas permis d'enlever 1 seule victoire en grand prix officiel (seul Chris AMON enleva le grand prix de BUENOS AIRES en Janvier 1971), et les 7 voitures construites ne marquèrent que 46 point soit 1 point de moins que la seule MS10/02 !!

Au cours de ces trois années de compétition, les monoplaces MATRA firent parfois battre le coeur des fanatiques, mais aussi déçurent parfois profondément leurs plus ardents supporters.

Tout le monde se souvient en effet des chevauchées de BELTOISE et D'AMON au grand prix de France 1970 et 1972 ponctuées toutes les deux par des crevaisons qui les privèrent de la victoire.

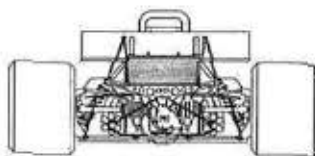
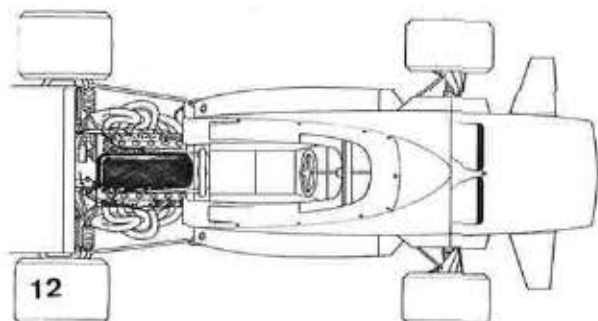
En étudiant et construisant la MS 120 , MATRA a sans doute commis l'erreur de faire une voiture très élaborée et très sophistiquée dont la mise au point s'est révélé plus longue et plus délicate que prévu ,et l'absence cruelle de bons résultats n'a pas permis de travailler sérieusement pendant que les prototypes en plein essort remportaient le premier succès d'une longue série (LE MANS 1972) .

D. PINAUD



PALMARES 1968-1970

	1968	MS 11-01	MS 11 02	MS 11 03	
	MONACO		ABANDON		
	BELGIQUE	8e			
	HOLLANDE	2e			
	FRANCE		9e		
	ANGLETERRE		ABANDON		
	ALLEMAGNE		ABANDON		
	ITALIE	5e			
	CANADA	ABANDON		ABANDON	
	USA	ABANDON		ABANDON	
	MEXIQUE	ABANDON		9e	
	TOTAL	8 POINTS	-	-	
	1970	MS 120/01	MS 120/02	MS 120/03	
	AFRIQUE DU SUD	4e	7e		
	ESPAGNE		ABANDON	ABANDON	
	MONACO		3e	ABANDON	
	BELGIQUE		6e	3e	
	HOLLANDE		8e	5e	
	FRANCE		5e	13e	
	ANGLETERRE	ABANDON		ABANDON	
	ALLEMAGNE		6e	ABANDON	
	AUTRICHE		14e	6e	
	ITALIE		ABANDON	3e	
	CANADA		7e	ABANDON	
	USA		8e	ABANDON	
	MEXIQUE		9e	5e	
	TOTAL	3 POINTS	8 POINTS	13 POINTS	



MATRA SPORTS

Formule 1, type MS120

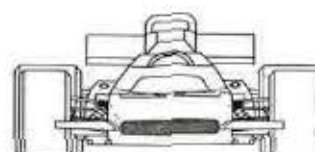
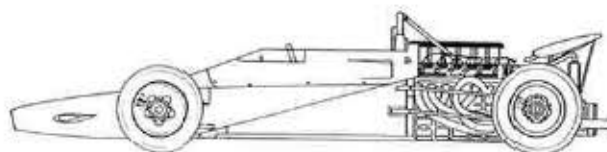
motor MATRA V12

VERSION STANDARD

5-2-1970 1m

PALMARES 1971-1972

	1971	MS120B/04	MS120B/05	MS120BC/06	MS120D07	
	AFRIQUE SUD	5e				
	ESPAGNE	9e	6e			
	MONACO	ABANDON	ABANDON			
	HOLLANDE	ABANDON	9e			
	FRANCE		7e	5e		
	ANGLETERRE		ABANDON	ABANDON		
	ALLEMAGNE		ABANDON	ABANDON		
	ITALIE		ABANDON	6e		
	CANADA		ABANDON	10e		
	USA		8e	12e		
	TOTAL	6 POINTS	1 POINT	3 POINTS		
	1972					
	ARGENTINE			NON PARTANT		
	AFRIQUE SUD			15e		
	ESPAGNE			ABANDON		
	MONACO	6e				
	BELGIQUE			6e		
	FRANCE				3e	
	ANGLETERRE	4e				
	ALLEMAGNE				15e	
	AUTRICHE				5e	
	ITALIE				ABANDON	
	CANADA				6e	
	USA				15e	
	TOTAL	4 POINTS		1 POINT	7 POINTS	



Après 4 mois de gestation, je me décide enfin à attaquer la restauration de mon châssis.

Le premier travail fut de déterminer :

- la longueur de tous les tubes
- la fabrication de la plaque d'appuie du train AV
- la préparation du train AV de R8 (suppression des extrémités de longerons et soudage des différentes parties)

Une fois toute la préparation des éléments de remplacement faite, je m'affaire au démontage des pièces corrodées :

- dépose du train AV et meulage de la plaque d'appuie
- dépose des tubes latéraux et de la traverse support de caisse et montage de la nouvelle traverse.

Il est impératif de respecter scrupuleusement le parallélisme, le centrage et l'aplomb, pour cela, ne pas hésiter à reprendre plusieurs fois les cotes après pointage.

D'autre part, il est aussi impératif de souder de façon symétrique toutes les pièces, de sorte à annuler au maximum les effets de rétreinte provoqués par la soudure.

La phase suivante fut le remplacement de la plaque d'appuie et le train AV. Il est important de centrer parfaitement celle-ci, le châssis devant être rigoureusement de niveau.

Par ailleurs, il est bon de tirer des diagonales sur des points symétriques du châssis et de la traverse AV

- montage du support de PC (type luxe)
- remplacement des tubes d'appuie latéraux (ne pas oublier les supports de cric de la fixation des tubes de renfort de caisse).

Ensuite, j'ai fabriqué tous les tubes supports de boîte, platine de frein à main, traverse moteur, tube sous moteur. Il m'a fallu également renforcer les encrages d'amortisseurs AR comme sur les djét VI

J'ai dû refaire les triangles inférieurs et renforcer les supérieurs. J'ai également dû remettre en état une partie des inserts pour la fixation des triangles AR, ainsi que les goujons de fixation des tubes d'eau.

Une fois toutes ces opérations terminées, j'ai fais sabler mon châssis pour le passer en apprêt phosphatant et lui appliquer 2 couches de laque noire.

Tous les éléments mécaniques ont été réparés et peints. J'ai changé systématiquement toutes les pièces d'usure :

- silencieux, blocs, rotules, roulements, soufflets, tubes de freins, maître cylindre étriers, plaquettes et disques.

.../...

.../...

Et pour ceux que cela intéresse, je me tiens à votre disposition pour vous communiquer tous renseignements sur la provenance de chaque éléments mécaniques, ainsi que les coordonnées de "mes fournisseurs"....

Thierry BAREAU - Tél : 34 64 21 78

A SUIVRE...

P. A

lunette arrière plexis glace réf. 6511	1420 F
bulle de phare réf. 8012-8013 la paire	380 F
planche de bord claire ou foncée	
réf.7551-7582-7552 les 3 pièces	600 F
pare moustique RENé Bonnet	120 F
butoir brut de fonderie réf.8001-8002 pièce	250 F
tampon de butoir réf.8003 la pièce	60 F
grille de capot brut de fonderie réf.6206	250 F
calandre réf.8006	150 F
butoir version luxe réf.8025-8026 la pièce	180 F
drapeau RENé Bonnet laiton chromé	180 F
platine sélection vitesse neuve usinée réf.1301	500 F
charnière de porte D ou G neuve brut de fonderie	
réf. 6348	100 F
" " réf.6345-6346-6445-6446 la pièce	120 F
tee-shirt à l'emblème Matra	60 F
macaron tissu à l'emblème Matra	40 F
pare chocs AR de René Bonnet Missile brut de	
fonderie	1300 F

Pour ces pièces s'adresser au club :26 Rue du Village des
Papillons 41200 Romorantin
Tél. 54.76.02.23

ACHETE: Allumeur pour Matra Bonnet 1108 CM3 -- 1 faisceau électrique
1 pare-brise+lunette et joints -- 1 paire anti-brouillard --
1 réservoir essence -- moquette et joints complet

Mr BOUNICHO : Lacombe 47500 MONSEMPRON LIBOS

VEND : 1 kit coup de fouet 1108G neuf origine Renault --chemise et
pistons 1255 occasion -- chemises 1296 neuves -- porte moyeu
AR pour René Bonnet,Matra occasion
caisse René Bonnet CRB2 "légère" avec ouvrant et vitrerie;
reprise éventuelle coque nue René Bonnet Djet de série.

Mr HUMBERT :26 rue du village des Papillons 41200 Romorantin

ACHETE : couple long ou démultiplicateur pour BV Panhard(équipant
un DB HBR5)

Mr PINAUD Dominique

VEND : pipe admission type CD pour moteur Panhard M10S(850 CM3)2000F

Mr PINAUD Dominique

VEND : 4 pneus DUNLOP Racing homologués VHC 500L X 15 gomme 204 CR65
2500 les quatre (non homologués en usage routier)(4 courses
en 94 dont une sur le toit)
4 pneus UNIROYAL "280" 155 X 380 usure 50% (saison VHC 92)
600 F les quatre
5 pneus MICHELIN MXT 175X70X15 usure 50% (saison VHC 93)
1250 F les cinq CONTACTER LE CLUB 54.76.02.23

#####

Le club projète de relancer la fabrication de certaines pièces:

Carter Matra Sports (monobloc) ---- couple conique 8X33 ----
kit sellerie découpé et bordé (moquette,siège,panneau de porte)
monogramme (djet,djet v,djet vs)----drapeau René Bonnet

Merci de nous faire part de vos besoins et de vos propositions
pour d'autres pièces.

#####

LE CLUB RELANCE 1 SEULE FABRICATION POUR DES PARE-CHOCS AR DE
RENE BONNET MISSILE,fonderie aluminium commande avant le 31.12.94
au siège du club : prix 1300 F brut de moulage

#####

COMMUNIQUE : Mr Bareau nous indique que l'on peut trouver aux
Ets. ICHARD 09600 Laroque D'Olmes Tél.61.01.81.42
des nécessaire de réparation étrier Djet 5 tout type
réf. Bendix L 556070 1VV 7701204161
prix 88 F