

DE RENE BONNET A



MATRA SPORTS



BULLETIN DE LIAISON

2^{ème} TRIMESTRE 1995

N°10

MEMBRES 1995

BAILLOU M. ST FIACRE	MULLER J. R.F.A
BOULNOIS J.M FISMES	NEDELEC J.M DANGE/ROMAIN
BADY E. ST AUPRES	OCHART M. TOULON
BAREAU T. ST OUEN L'A	PINAUD D. ROMORANTIN
BOURGUET J.P PUYGOUZON	PELLEN J. MOUGINS
BONNET P. ALBI	PERIE J.N DECAZEVILLE
COURTIN P. ANGERS	PERON M. CORMEILLES PARISIS
CHEVRE P. BERGERAC	PROVOST J.C BONNAC LA COTE
CERF M. MESSY	PADOVANI R. ITALIE
CIZERON A. LA TOUR EN JAREZ	QUEFFELEC L. PARIS
CROIBIER N. CREST	REUSE B. ST VAURY
DUFFORT B. ANTONY	ROCHE M. GUADELOUPE
DE JONG W. PAYS BAS	SCHERER G. PARIS
DERONS D. VILLENES /S	SCHOTT M. LE REVEST
DELAUNAY A. VILLECRESNES	SALVA J.J L'HAY LES ROSES
FONTBONNE G. SARTROUVILLE	TREVARIN G. MABLY
FORTIER J.P SAVIGNY LE TEMPLE	
GAUTIER R. VALENCAY	TRASCHLER M. SUISSE
GENEST P. ROMORANTIN	TOUTIRAIS H. JAVENE
GRENTE J.C LISIEUX	VINCENT P. LARDY
GERMAINE M. U.S.A	VAN HOUTEGHEM M. CLANSAYES
HUMBERT J.P ROMORANTIN	ZVERKOFF S. SELLES SUR CHER
HUMBERT D. ROMORANTIN	ZVERKOFF M. SELLES SUR CHER
JOLY P. LA VERNELLE	BOUNICHOU S. MONSEMPRON
JUSTOU M. FRONTON	BOURACHOT H. PALINGES
KOUT A. PAYS BAS	BONNET V. BUSSIERES
LEJEUNE G. COURNONTERRAL	CHARRAULT P. APT
LEJOUR J.L DIJON	LARDINOIS J.Y BELGIQUE
LEROY Y. LA BACONNIERE	LAGAUDRIERE A. CHATEAUROUX
MOEGLIN P. RANSPACH	MONROUX M. DINAN
MICHELON R. ST ETIENNE	LE BRETON P. ROMORANTIN
MASSIN P. ROCHES PREMARIES	
MESNARD A. LE POINCONNET	

530 V 6

Nous poursuivons l'histoire des mutants sortis des cerveaux de leur concepteurs et des ateliers de Romorantin.

La 530 a été présentée au salon de Genève en 1967.

Dès son apparition, les plus grosses critiques portèrent sur la sous motorisation du véhicule qui ne permettait pas d'exploiter totalement les qualités dynamiques de la voiture.

A cette époque, la réglementation internationale admettait l'engagement de prototype dans les épreuves sur route.

L'idée de " muscler " la 530 naquit donc et sous la conduite du bureau d'étude de MATRA SPORTS une 530 spéciale fut donc développée.

Dans une caisse dont le compartiment arrière fut très profondément modifié, on installa un FORD RS spécialement préparé chez WESLAKE 2600 CM3, injection directe LUCAS ,boite de vitesses PORSCHE à 5 rapports, 200 chevaux.

La transformation étant radicale et le rapport poids puissance très favorable (4 KG /CV) laissait espérer de bonnes performances.

Hélas, il ne suffit pas de greffer un moteur vitaminé dans un châssis pour faire une bonne voiture.

Au dire des divers essayeurs, la voiture souffrait d'un manque fondamental de rigidité qui la rendait pratiquement inconduisible.

Alfred Zverkoff peut en témoigner.

Prête au début de 1969 et destinée au grand Henri Pescarolo qui souhaitait disputer avec elle quelques rallyes de fin de saison, cette voiture ne fut pas développée après l'accident dont il fut victime aux essais d'Avril 1969 (avec la 640).

Aujourd'hui, cette voiture est endormie dans une grange à Romorantin, mais soyons sûr que prochainement les mains expertes de notre cher président à vie feront à nouveau rugir son moteur.

DOMINIQUE PINAUD

RALLYE HISTORIQUE DES ROUTES DU NORD
7/8/9 AVRIL 1995

Depuis la Coupe des Alpes 1994, nous avons cherché à améliorer la qualité du freinage de notre Matra Bonnet Djet 5. D'origine équipé de 4 disques + étriers de Renault 8, nous avons choisis de monter à l'avant des disques et étriers de Renault 16 et de remplacer les étriers arrière par les étriers avant de Renault 8. (ce qui entraîne la suppression du frein à main) et monté un maître cylindre d'un diamètre intérieur plus grand.

Après tous ces travaux, et en guise de rodage avant le Tour de France, nous nous présentons donc à Maubeuge au départ de ces Routes Historiques du Nord. Une centaine de voitures sont au départ (dont une Matra JET 6 et une Matra 530) et le plateau est surtout composé de Belges, toujours friands des épreuves de régularité.

Le principe consiste à être le plus régulier possible pendant ces 3 jours et quelques 1000 kilomètres avec des contrôles de passage secret pour vérifier la régularité de chaque équipage tout au long de cette épreuve.

En effet il ne s'agit pas de rouler vite pendant 98% de l'étape et de ralentir avant le CH d'arrivée pour pointer dans les temps. La première journée se déroule bien jusqu'à l'étape de nuit ou nous cassons la patte de fixation avant gauche de la barre antiroulis. Toutefois, il en faut plus pour nous décourager et nous nous présentons sur la ligne de départ le samedi matin avec une réparation de fortune grâce à un serflex et un collier de fixation de tube d'échappement. Au programme de ce deuxième jour, encore et toujours de la régularité avec une excursion en Belgique ou nous empruntons le circuit de Chimay. Nous faisons route avec un équipage Belge sur Renault Dauphine Gordini, car nous ne disposons pas de tripmaster et notre compteur journalier ne se remet pas à zéro. La tache de ma femme est donc délicate!!!

Le dimanche, juste une boucle entre 9h et 13h avant la remise des prix et le déjeuner de clôture du rallye.

Hélas, en ce dimanche matin, la régularité commence à m'ennuyer et je décide d'accélérer la cadence au détriment du classement, car il faut bien se faire plaisir et dans la mesure où les routes sont sinueuses avec peu de portions très rapide, notre djet en redemande.

Finalement, nous terminerons 53^{ème} sur 87 véhicules classés. (en étant plus sage le dimanche, nous pouvions espérer une place dans les 35 premiers).

Je dois par contre féliciter l'organisateur (RCO, Alain COUNE et son équipe ainsi que la ville de Maubeuge) pour la qualité de cette épreuve. En effet pour 2400 frs (droits d'engagement pour 1 équipage, repas, 2 nuits d'hôtel) et 1000 kilomètres de petites routes de plaisir, on ne peut qu'inciter d'autres Matra à se présenter sur les lignes de départ des épreuves de l'ADHER.



5 3 0 V 6

CONDUITE ACCOMPAGNÉE

Monsieur J.P Humbert a accepté de prêter sa René Bonnet à sa fille qui est en conduite accompagnée pour faire la sortie du club à Dijon.

Pour la première fois, que je conduisais cette voiture, j'avais peur de l'abimer surtout de rentrer dans la voiture de devant.

J'ai eu l'occasion de faire 800KM dans le Djet, avec pleins de malheurs mais aussi de satisfactions.

Nous avons pris des routes de campagne pour nous rendre à Dijon. Il a fallu faire des démarrages en côte mais quelle galère avec un Djet qui a un frein à main défectueux et une boîte à lère longue. Après avoir calé plusieurs fois, on a pu continuer la route. De plus, les feux rouge ne devraient pas exister car pour repartir avec les impatients derrière vous, ce n'est pas facile. Il vaudrait mieux un circuit pour pouvoir s'amuser !!!

Je me suis fait plaisir en faisant peur à Mme Humbert qui était mon copilote en faisant des pointes à 140KM/H pour rattraper les 6 voitures de notre convoi ainsi que pour doubler Mr Pinaud avec son tracteur.

Une fois arrivées, Mr Joly connu pour ses compétences de pilote me donna des conseils pour les démarrages difficiles: mettre le talon sur l'accélérateur et la pointe du pied sur le frein. Avec de bonnes techniques, on arrive à démarrer en laissant les autres derrière.

Mr Lejour nous a fait découvrir la Côte D'Urcy, alors là, c'était super; on a pu se faire plaisir un peu. Cette sortie était très bien organisée et le Djet est une super voiture.

Malgré tout, il faut s'adapter à la circulation de "fou", car j'ai eu une grande peur. Nous allions visiter le "Clos Vougeot". Sur une route à deux voies, une voiture roulant à vive allure ne s'est pas aperçue que la route rétrécissait. Elle arrivait à ma hauteur. Etant absorbée par sa manoeuvre, je ne vis pas ce qui se passait devant c'est à dire un fort ralentissement.

ET LA!!! je vis le "cul" du Djet à Mr Nedelec de près. Je pense que le président n'aurait pas été content d'avoir à refaire un nez de Bonnet et un "cul" de Matra.

Dépêchez vous de restaurer votre Djet et vous pourrez voir comme on s'amuse bien avec, sans faire d'exès de vitesses. Rappel 90KM/H

DELPHINE HUMBERT

MATRA EN BOURGOGNE

Excellent séjour en Bourgogne organisé à la perfection par notre pote Jean Louis Lejour, son épouse Hélène, ses parents et ses amis, qui ont su nous recevoir avec chaleur et simplicité et nous faire découvrir les richesses artistiques, culturelles, sportives, culinaires et surtout viticoles de leur charmante région .

En outre, cette sortie nous a permis de faire connaissance de nouveaux membres de notre association, Monsieur Peron et son épouse venus en Missile de la région parisienne ainsi que *Monsieur Michelin venant de la Loire avec un Djet 5. Qu'ils soient les bienvenus. J'espère qu'ils ont pu apprécier la bonne ambiance qui règne entre nous.*

Les trajets entre Romorantin et Dijon furent sans histoires. Pas la moindre alerte sur nos machines qui, avec l'âge et surtout tous les soins qu'on leur porte, deviennent de plus en plus fiable.

Accueil au lac Kir, sous la pluie, suivi d'un buffet campagnard dans le foyer de l'amicale St Chantal.

Visite du musée Amora (un peu soporifique !), visite du Clos Vougeot (superbe), dégustation au Chateau La Perrière et retour au foyer pour un diner avec un boeuf bourguignon de légende.

La première journée fut dense et pleine d'intérêts. Le dimanche débuta par une visite du vieux Dijon, heureusement que les boutiques et magasins étaient fermés, nous y serions encore!

Puis une longue ballade en Bourgogne par la cote D'Urcy où Matra fit péter les chrono il y a 25 ans!

Repas et visite du Musée au Chateau de Savigny Les Beaunes:
Motos: il y en a de trop!! auto : que des rouge avec un scorpions
avion : en triste état, des Mirages delabrés, des Mig désarmés!
Nous avons fini par une dégustation! on n'en pouvait plus!!!!

D. PINAUD



COUP DE POUCE
JET DE MR BAILLOU

PAGE 13

2 PHOTOS DES
VEHICULES DE
COLLECTION
ROULANT DE LA
SORTIE DIJON
PAGE 10





LE DJET DE Mr BAREAU

ATTEND SON NEZ

PAGE 12

HISTORIQUE ROUTES DU NOR



26/4- 1995
TOUR
AUTO



Clarif
CAR ABRIE

Canon
Mercedes-Benz
SAUBERER
LE FIGARO



Mr QUEFFELEC AU ROUTE
DU NORD, PAGE 5
AINSI QU'AU TOUR DE
FRANCE.

PAGE 6

COUPES DES ALPES 8/9/10 JUIN 1995

Grâce au sérieux "coup de main" de notre Président HUMBERT, nous avons pu aligner notre MATRA DJET au départ de la Coupe des Alpes avec une face avant plus conforme à l'origine après notre touchette pendant le Tour de France.

C'est donc d'Evian qu'était donné le départ. Un plateau de 145 véhicules était constitué: Ferrari GTO, Carrera RS, Stratos, Lancia 037(ex Alen), Alpine(J. Vinatier, J.C.Rédélé), Jaguar type C et D, R8 Gordini, TR3, 356.....

mais toujours qu'un seul et unique Djet.

Première étape: Evian- Val d'Isère. Les conditions météo obligèrent Hervé Charbonneaux à modifier l'itinéraire du road book: certains cols disparaissent du programme des réjouissances.

Le matin, tout commence donc très bien, et au grès des ascensions notre 1108 Gordini manque parfois cruellement d'air en altitude. Après le déjeuner, nous connaissons un premier problème avec notre ventilateur qui ne tient plus dans son axe. L'assistance intervient et nous garantis une réparation faite avec de la loctite mais après 30 kilomètres, le ventilateur refuse de tourner car bloquer contre le radiateur.

L'assistance n'arrivera que 35 minutes après et le temps de réparer et de repartir, nous pointerons au CH avec 5 minutes de pénalités. Autant dire que toutes nos chances d'espérer aussi bien faire au Tour de France s'envolent avec cette pénalité. Un slalom à l'arrivée de Val d'Isère clôturera cette première journée.

Deuxième étape: Val d'Isère - Saint Raphaël: Les conditions météo sont mauvaises, pluie et brouillard vont nous accompagner pendant les deux premières heures. Nous faisons route avec deux Alpine A110 et c'est parfois très chaud: dans l'entrée d'un tunnel, nous nous retrouvons nez à nez avec un camion de chantier qui descend, et j'ai bien cru refaire à nouveau le CX de l'avant de notre Djet.... et quelques kilomètres plus loin, nous cassons un renfort de triangle inférieur arg. Nous devons regagner le premier garage à vitesse réduite pour faire ressouder la pièce defectueuse. Au passage de Serre-Chevalier, Claude LAURENT nous attend pour un passage chronométré sur son circuit de conduite sur glace, mais heureusement sans la neige!

Notre Djet se comporte très bien sur ce circuit très sinueux, et nous reprenons la route vers Praloup pour le déjeuner. Soudain c'est la direction qui fait des siennes: le volant avance ou recule de 4 bons centimètres.

Impossible de joindre l'assistance au téléphone...c'est finalement notre Président joint au téléphone qui nous assistera dans la recherche du problème: résultat, une clavette defectueuse dans la colonne de direction et celle-ci sera remplacé à notre arrivée à Praloup. Un bon déjeuner et nous repartons pour 280 kilomètres vers la Méditerranée. Aucun problèmes pour l'après midi, et G.HOUEL nous fera la démonstration du pilotage d'une R12 Gordini dans les Alpes.

Troisième étape: Saint -Raphaël/ Saint-Raphael. Déjà le dernier jour des festivités avec une étape au Paul Ricard. Il est toujours agréable de tourner sur ce circuit et nous établirons notre meilleur chrono en 2"02'.

L'après midi, les oliviers nous accompagneront sur ces petites routes du Var.

A l'arrivée au Cap Estérel, nous défilons dans le domaine et Hervé CHARBONNEAUX n'appellera que les trois premiers de chaque classe. Sans les problèmes du premier jour, nous aurions pu espérer porter plus haut les couleurs de notre club, mais le ventilateur en avait décidé autrement.

A l'heure où j'écris ces quelques lignes, nous n'avions pas reçu le classement définitif, je vous le ferai savoir plus tard. Encore un grand merci à Mr HUMBERT pour son aide dans la réparation de la voiture car sans lui nous n'aurions pas pu participer à cette épreuve.

Sportivement votre.

TOUR DE FRANCE AUTO
25/26/27/28/29 avril 1995

Après cette mise en jambe aux Routes du Nord, nous voici au Trocadéro à Paris pour les vérifications techniques du Tour de France. Mais d'abord quel plateau, c'est fabuleux : 2 Ferrari GTO, 1 Ferrari 250 LM, 4 Daytonna g4, 1 Porsche 555, une Panhard monopole, un authentique René Bonnet de 62, la GT 40 du mansde Ligier/Schlesser, et bien d'autres, puisque nous sommes quelques 190 au départ, dont Phil HILL, E.COMAS, Y.BARTH.

1er jour: Départ du Trocadéro pour Montléry sous une pluie batante. Arrivée à Montléry pour une spéciale sur l'ancien routier avant de tourner sur l'anneau et déjà de nombreuses sorties de routes.

Ensuite, départ pour Tours, par le Loiret et la sologne avec traverser du domaine de Chambord et de Chevery. Arrivée à Tours et nous avons la joie de retrouver: Mr et Mde J.P.HUMBERT, Mr D.PINAUD venus nous encourager. Notre Djet est toujours intact, fonctionne à merveille à l'exception d'un problème de buée ... à le pare-brise chauffant, finalement... cela ne nous empêche pas de pointer en 19^{ème} position au général.

2eme jour : Après une excellente soirée à la grange de Meslay, nous repartons le lendemain matin pour Clermont- Ferrand avec un programme fabuleux: Spécial sur le circuit de La Châtre dans l'Indre et surtout épreuve sur le magnifique circuit du Mas du Clos. Nous essayons de faire un peu de spectacle puisque nous nous sommes fixé un temps de référence assez bas. A part les pneus avant qui touchent dans les ailes, et nous repartons du circuit pour Clermont avec le souvenir d'une étape exceptionnelle chez Mr BARDINON.

Hélas, le René Bonnet reste sur place pour remplacer un roulement de roue ard défaillant.

Sur la route, nous suivons pendant un moment une GTO et je vis un moment très privilégié. Quel bonheur.

Arrivée à Clermont toujours sans problèmes et nous pointons même en 12^{ème} place.

3ème jour: Le dîner de la veille servié dans l'usine Michelin, nous a permis de reprendre des forces pour cette journée qui doit nous conduire jusqu'à Albi en traversant le Massif Central, mais sur l'ancien circuit de Charade actuellement en travaux, un excès d'optimisme à l'entrée d'une courbe et découvrant au dernier moment des pierres sur la route et je part à la faute. Résultat, un peu de polyester à refaire à l'avant gauche mais nous pouvons continuer la route. Une course de cote de 9 kilomètres nous attends avant le circuit d'Albi.

Très beau parcours, très sinueux ou l'agilité de notre Djet nous permet de faire un bon chrono compte tenu de notre cylindrée par rapport aux monstres engagés.

En fin d'après midi, arrivée à Albi où des représentants du club nous attendent et nous parlons bien évidemment de René Bonnet et Matra Bonnet en pré-grille. Un grand merci à Mr Bonnet qui nous dépanne d'une ampoule pour ce qui reste de notre phare antibrouillard/clignotant.

Le circuit d'Albi est très rapide, et peu exaltant d'un point de vue pilotage mais cela ne nous empêche pas de figurer à une bonne 9^{ème} place à la veille du dernier rush: il va falloir assurer.

Dernier jour: Albi / Biarritz, en passant par le circuit de Nogaro où là le pilotage à sa place. C'est un vrai plaisir que de pouvoir tourner sur ce circuit tandis que le temps se fait de plus en plus menaçant.

L'après midi, course de cote d'Ascaïn et là il nous faut absolument ne pas tout remettre en question .

Heureusement , tout se passera bien et nous terminerons finalement à une 8^{ème} place au classement général et surtout 1^{ère} voiture française et plus petite cylindrée.

Joël, qui faisait l'assistance n'aura pas eu beaucoup de travail pendant ces 1800 kilomètres, juste un peu d'huile à remettre et contrôler différents points: la qualité de son travail paye, notre auto est fiable mais pas son pilote dans Charade...., notre premier appel depuis Biarritz est pour Mr Humbert qui semble lui aussi ravi.

Ce Tour de France est maintenant fini et nous espérons être au départ de la Coupe des Alpes avant peut être un autre projet un peu fou: Liège/Sofia/Liège, 7000 kms en 7 jours mais là nous devons absolument trouver des partenaires sans quoi notre beau Matra Bonnet Djet restera au garage en attendant des jours meilleurs.

DJET 55

La partie châssis terminée, je commence la restauration de la carrosserie.

Après un décapage rigoureux des précédentes et anciennes couches de peinture, me voilà avec quelques heures de stratification.

Toutes les cassures sont réparées, l'ensemble de la carrosserie est réentoilé avec un roving tissé très fin.

Le bloc avant étant trop accidenté, je décide de me rendre à Romorantin chez Jean Paul Humbert afin d'en fabriquer un autre.

Deux jours de travail, un accueil des meilleurs et me voilà sur la route du retour avec mon bloc flambant neuf.

Arrivé chez moi, je me mets au travail:
Dépose du bloc avant, nettoyage de toutes les parties à assembler, chamfreinage des bords à souder.

J'applique une quinzaine de kilos d'apprêts polyester que je calle afin de rendre rectiligne les courbes de la carrosserie.

Ceci terminé, je passe un apprêt garnissant pour rattraper tous les petits défauts: rayures, creux...

Le ponçage se fait au 800 à l'eau (grain très fin).

La dernière opération est la peinture de la carrosserie. J'ai choisi une couleur platine métalisée dans la gamme MATRA de l'époque.

La carrosserie étant peinte, je blaxonne toutes les parties intérieures de la voiture (coffre, habitacle, coffre avant) avec un anti-gravillon très fin (lisse) ainsi que le *soubassement et les passages de roues*.

Maintenant, il me reste à remonter la carrosserie .

A SUIVRE

T. BARREAU

ODYSSÉE "COUP DE POUCE"

aux Paralysés de France

C'est en février, à Rétromobile, et par le bouche à oreille entre propriétaires de voitures anciennes que j'ai pris connaissance de cette manifestation.

Il n'est pas nécessaire de réfléchir longuement pour participer à une telle opération.

Le rendez-vous est donc pris avec les organisateurs pour le samedi 18 mars.

Nous y retrouvons d'autres voitures anciennes, véhicules militaires, bus à plate-forme, side-cars pour un cortège qui va sillonner les alentours de Meaux. Dans chaque ville et village, un arrêt est programmé. Certaines municipalités, pour marquer leur adhésion au thème du jour (aide aux handicapés moteurs), ont organisé diverses manifestations. Ainsi nous avons rencontré des courses de vélos, des courses de traîneaux tirés par des chiens "de traîneaux" bien entendu, et même des courses de pousse-pousses pour lesquelles Monsieur le Maire de Crécy gardera un souvenir : voir photo.

Le temps radieux le matin, s'est vite dégradé mais malgré la pluie, l'enthousiasme des participants, des visiteurs mais aussi de nos 150 passagers handicapés n'a pas été émoussé. La bonne humeur et le sourire d'Annabelle, ma coéquipière, en sont un témoignage.

Les cortèges partis le matin des coins de la Seine et Marne se sont retrouvés le soir pour un buffet et une animation avec orchestre et spectacle montés par les handicapés.

Un engagement prévu de longue date ne m'a pas permis de terminer la soirée avec tout le monde, mais c'est promis, l'année prochaine je serai encore là.

Bravo aux organisateurs qui ont mobilisé les esprits et les moyens autour d'une cause qui devrait faire réfléchir bon nombre de personnes valides.

Michel BAILLOU

HISTOIRE D'EAU

Après avoir constaté qu'à chaque démarrage l'aiguille de l'indicateur de température d'eau ne décollait qu'après de longues minutes -voir TRES longues en hiver pour peu que le robinet du chauffage soit grand ouvert- je me suis décidé à y regarder de plus près.

Au regard des planches 1S'(1) et 1S'(2) des "éclatés" du circuit de refroidissement, le calorstat -réf : 2023 ou 0001-351- est représenté dès la sortie de la pompe à eau ; donc AVANT la pipe où se situent le thermo-contact du ventilateur et la sonde de l'indicateur de température.

En conséquence, aucune de ces 2 sondes n'enregistre une variation de température tant que le calorstat reste fermé... et lorsqu'il s'exécute, ce n'est que pour libérer de l'eau à température de consigne -80°C ; 84°C- Alors, au cas (le pire !) où ce foutu calorstat ne s'ouvre pas (la cire qu'il contient peut s'échapper avec le temps), habitué que vous êtes à ne pas voir cette aiguille bougée, ce n'est qu'à l'activation de la sonde de surchauffe -située sur la culasse- que vous réagissez.

Remède : Il existe une grande variété de durites modernes qui comporte un évasement permettant de loger le calorstat. Il suffit d'en trouver une à son goût ; d'y loger le calorstat puis de le raccorder APRES la pipe -ref : 2002- Vous verrez la petite aiguille monter doucement avec la montée de température du moteur puis varier selon celle-ci.

Bonne bourre

J.M. NEDELEC

NAISSANCE

Le club ou plutôt certains de ses membres dérivent vers la marque D.B et pour cela, un moule complet de la peau extérieure du HBR5 a été refait.

Celui du DB LE MANS pour enfant (échelle 1/2) a aussi été fait.

AVIS AUX AMATEURS :

Rappel des moules déjà existants:

- bloc avant de MISSILE et capot avant
- toutes pièces DJET RENE BONNET et MATRA SPORTS
- toutes pièces 530

PETITES ANNONCES

VEND : 2 portières complètes de 530 1000f pièce
2 ailes arrière de 530 500f pièce
1 capot arrière de 530 500f pièce
arceau complet avec sa lunette arrière de 530 1500 F
1 tableau de bord avec compteur,compte tour et manos 500F
1 boîte de vitesses 2000 F
ou le lot complet 5000F

Mr LAUDE Philippe, 3 Avenue Galtier, 06230 Villefranche /Mer

VEND : 4 jantes R8 15X4 T.B.E

4 pneus 135X15 M+S cloutables ayant très peu servis

Mr NEDELEC Chatre 86220 Dange Saint Romain TEL. 49.86.45.32

VEND : macaron rond de capot Matra Sports

AMICALE 530 3 Avenue Albert Sarrault 94370 SUCY EN BRIE

CHERCHE : fixation échappement ----- boule de levier

réservoir-----tole deflecteur boîte à eau,démarreur

raccord carbu solex (2)-----cardans G et D + vis

ressort pédale frein,embrayage-----cable frein à main levier

papillons (4)-----tole aspiration air (P.9B REF.2201)

coupe batterie-----bouton essuie-glace+ tempo lave glace

pivot essuie-glace + balai plus tiges + tube lave-glace

bocal lave-glace -----verrou capot moteur-----1 bouton porte

2poignée porte int.-----1 sigle Djet VS -----1 rétro inté.

1 volant bois-----1 trousse à outils + livre de bord

1 joint toit ouvrant----butée coffre et capot----

tube radiateur

Mr BAREAU T. 951 Cité Jules César 95310 ST Ouen L'Aumone

VEND : coque nue Djet 5 avec travaux polyester à faire 4000F

crémaillère Djet 500F

système complet sélecteur vitesses 800F

porte moyeu AR Djet 5 avec moyeu,fusée et disque 1200F

" " " nu 700F

2 baquets à regarnir manque 1 coussin 800 F la paire

butoirs djet 5 400 f la paire

colonne direction Djet 5 400F

porte nue G et D 250F



