

DE RENE BONNET A



MATRA SPORTS



BULLETIN DE LIAISON

4^{ème} TRIMESTRE 1995

N° 12

LE MOT DU PRESIDENT

Je vois que mon dernier mot à porter ses fruits. Quelques articles nous sont arrivés tardivement à cause de la grève de nos amis fonctionnaires.

Nous espérons que beaucoup d'autres attendent au fond des sacs. Continuez sur votre lancée et 1996 partira sous de bons hospices. Il nous reste encore quelques carters à vendre, essayez de les placer autour de vous car dès la liquidation totale de ceux-ci, on s'attaquera au problème des joints de vitre.

Votre président et l'ensemble du bureau vous présentent tous leurs vœux de bonne mécanique et beaucoup de KM en sortie club. Meilleurs vœux de bonheur et santé.

Nous attendons vos articles pour le prochain bulletin:

2ème quinzaine de Février.

MERCI

#####

LE MOT DU TRESORIER

N'OUBLIER PAS DE VERSER VOTRE COTISATION 1996 AVANT FIN JANVIER. NOUS NE FERONS PAS DE RAPPEL ET PASSER CETTE DATE VOUS NE SEREZ PLUS INFORMER. MONTANT DE LA COTISATION 1996 : 200F

#####

SOMMAIRE

PAGE 2 : MOT DU PRESIDENT

PAGE 3 ET 4 : LES MATRA DE ROMORANTIN A L'AUTOMUSEE DU FOREZ
PAR GUY TREVARIN

PAGE 5.6.7 : TRAIN AVANT PAR JEAN MARIE NEDELEC

PAGE 8 ET 9 : MON PREMIER DJET PAR PASCAL LEBRETON

PAGE 10 : POURQUOI UN DJET PAR JEAN CLAUDE PROVOST

PAGE 11 : SORTIE DU PLACARD PAR YVES BARRIS

PAGE 12 : CROIX EN TERNOIS PAR JEAN CLAUDE GRENTE

PAGE 13 ET 14 : ASTUCE ET SYSTEME D PAR GABRIEL LEJEUNE

PAGE 15 ET 16 : PETITES ANNONCES

#####

LES MATRA DE ROMORANTIN

A

L'AUTOMUSEE DU FOREZ

MERCREDI 8 NOVEMBRE 1995

" Allo Guy! j'ai trois monoplaces à loger durant l'hiver.
Es-tu intéressé pour le musée ? "
Surpris par cette proposition inattendue et attractive de Jean Paul,
il fallait que je réagisse très vite. Avant devvours en dire plus,
je vais vous présenter l'automusée du Forez; dont je suis membre de
l'association : Automusée Association.

Ce musée automobile a été conçu de façon original par Guy Clair
suivi de quelques amis. En effet, pour mener à bien son idée et son
rêve de collectionneur, il n'a pas hésité à vendre son cabinet
d'assurance. Il créé une SARL avec quatre actionnaires pour financer
l'aménagement intérieur des locaux (2500M2) réalisés par le SIVOM
de Saint Germain Laval avec le soutien de Conseil Général.
Parallèlement une association à but non lucratif a été créée pour
organiser des manifestations, animer le musée et apporter une aide
indispensable pour la pérennité de cette " entreprise" lieu de
rencontre des passionnés.
Le musée n'est propriétaire d'aucun véhicule. La SARL permet la
gestion financière du musée. Toutes les voitures exposées appartiennent
à des collectionneurs, souvent membre de l'association. Il faut
considérer sa cotisation comme la location d'un garage où notre
bien aimée est entretenue, chauffée et assurée. (Cotisation de 200 à
400 f : 1'an).

Revenons à l'appel téléphonique de Jean Paul, qui tombait très
bien, le lendemain j'avais une réunion de l'association.

JEUDI 9 NOVEMBRE 1995

La décision pour un accord de principe était rapidement décidée
par les membres du bureau de l'Automusée Association. Mais il fallait
résoudre deux problèmes : le transport et la surface disponible.
Il est envisagé le transport avec plateaux et véhicules particuliers.
L'économie réalisée était peu significative et les risques encourus
importants étant donné la valeur des véhicules. L'association décide
de supporter la charge financière aller et retour (prévu) des trois
monoplaces.

VENDREDI 17 NOVEMBRE 1995

Un camion plateau avec remorque prenait en charge les fameuses MS5 et MS6 de JACKY ICKX, de GRAHAM HILL et de JEAN PIERRE JAUSSAUD à Romorantin pour les convoier à 300 km de leur lieu de naissance et de retraite.

En l'absence du gestionnaire du musée qui convoyait les " bijoux", j'en assurait l'ouverture et attendait avec impatience l'arrivée du chargement car il pleuvait et j'imaginai l'état des F2 et F3.

Heureusement Jean Paul avait pensé à tout et avait protégé efficacement les habitacles.

Dès leur arrivée, les voitures ont été déchargées, mises au sec et déshabillées de leurs protections.

SAMEDI 18 NOVEMBRE 1995

Une petite équipe était dès 9 heures à pied d'oeuvre pour la mise en place, ce qui ne fut pas une mince affaire, car les 2500 m2 ne sont pas extensibles. Les grandes manoeuvres commencèrent: démontage des barrières, déplacement d'autres véhicules, de motos et même de vélos, puis mise en place des MATRA. Par là, non, plus par ici, et enfin au bout de trois heures d'efforts et de remontage des barrières, elles sont à leurs places.

Les MATRA sont en face de l'entrée publique proche d'une Hispano coupée chauffeur et sous le "regard" d'une berline de voyage Gabriel Voisin. Elles sont en bonne compagnie.

Reste maintenant à en assurer la promotion dans les médias régionaux.

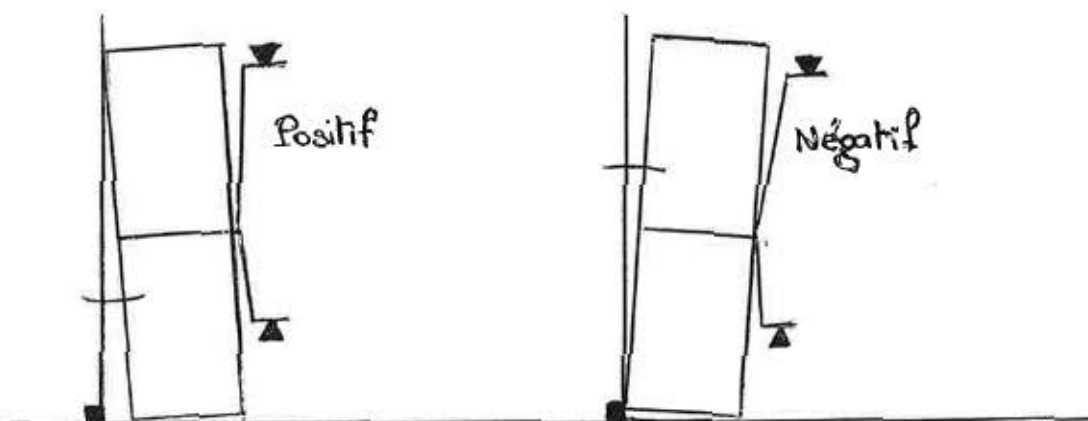
GUY TREVARIN

TRAIN AVANT

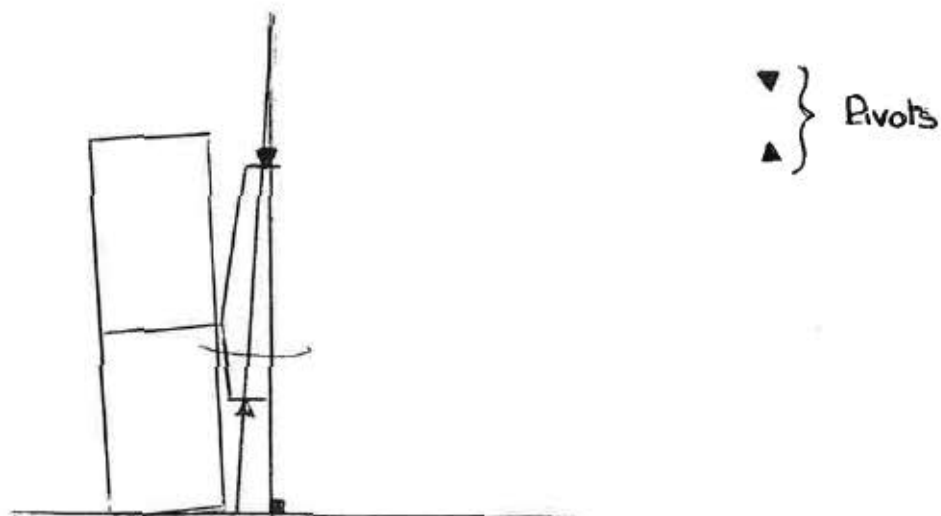
Le train avant d'une voiture n'est pas aussi simple qu'il n'y paraît.

N'étant pas de la profession et ayant eu à "modifier" partiellement celui de mon Djet (cf. Bulletin n°6), j'ai dû me pencher plus particulièrement sur la "théorie" du train avant. Voilà donc quelques éclaircissements (pour les non-initiés) sur les termes souvent rencontrés à son sujet.

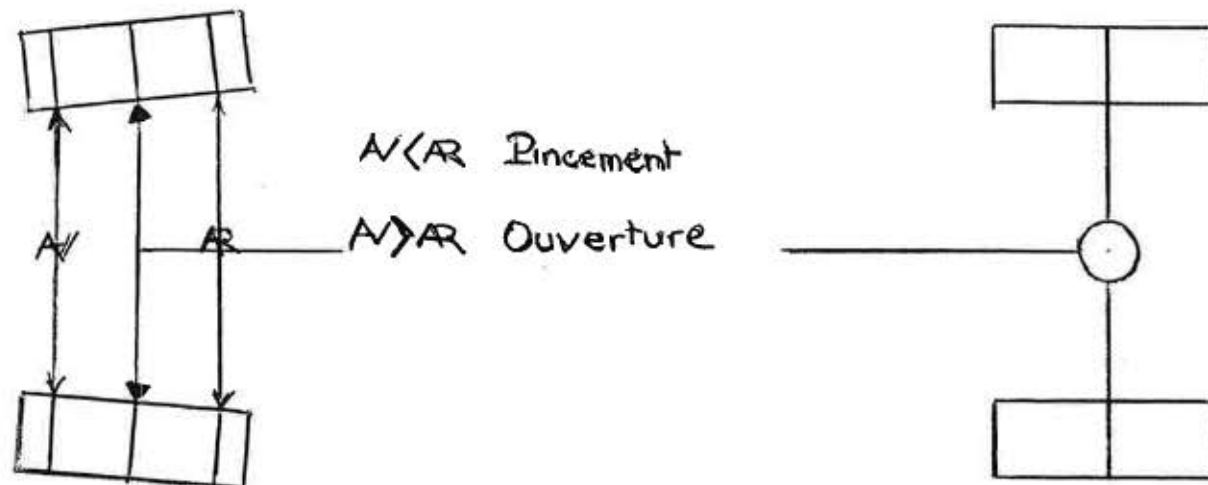
Carrossage : c'est l'angle fait par la roue et la verticale, vu de l'avant ou de l'arrière du véhicule, ce dernier étant en ordre de marche : huile, eau de refroidissement et carburant, le tout sur une surface plane et horizontale, mais sans conducteur ;
Il est positif lorsque le haut de la roue touche vers l'extérieur le sommet de la verticale (Djet non modifié : $+ 1^{\circ}40'$).
Il est négatif lorsque le bas de la roue touche vers l'extérieur la base de la verticale (Djet modifié façon "Gordini").



Angle des pivots : c'est l'angle fait par une ligne imaginaire passant par les pivots, et la verticale, vu de l'avant ou de l'arrière du véhicule, ce dernier étant en ordre de marche (voir paragraphe ci-dessus) -celui du Djet non modifié = $9^{\circ}30'$ - Il varie en fonction du carrossage.



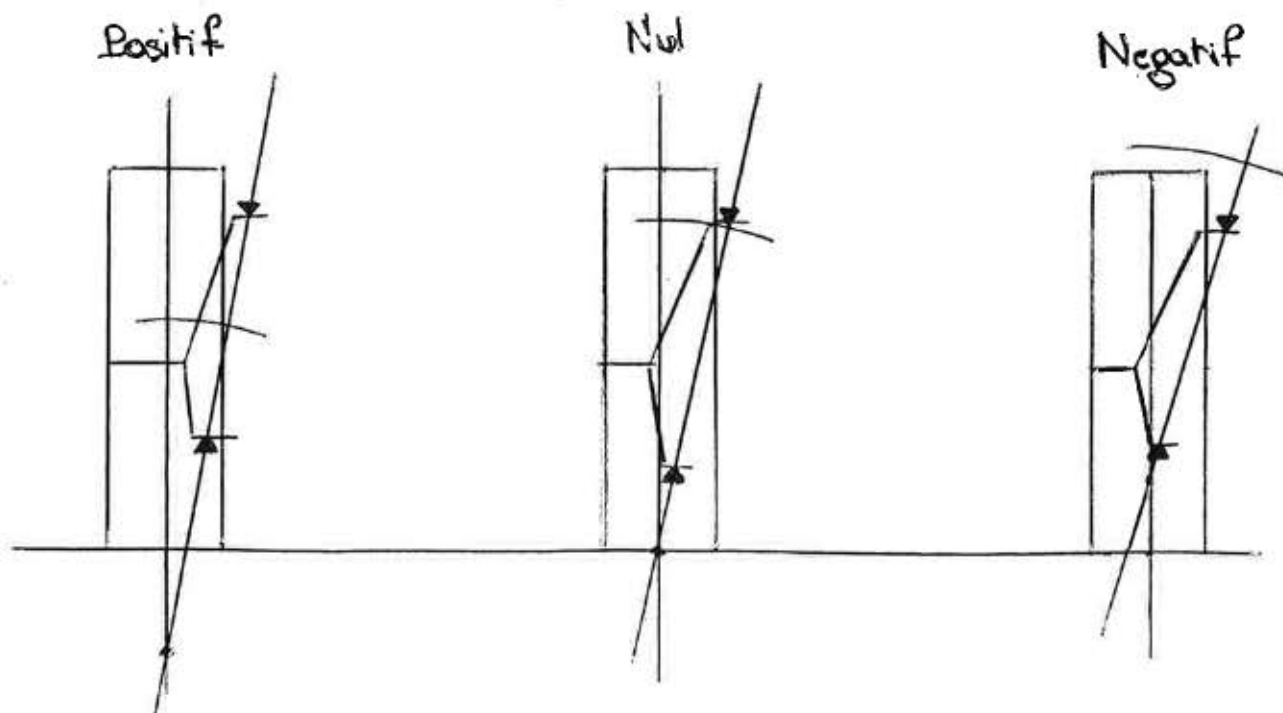
Parallélisme : est défini par la différence qu'il y a entre les distances d'arête à arête prises à mi-hauteur sur l'avant puis sur l'arrière des jantes ; si la distance prise sur l'avant est plus petite que celle prise à l'arrière, il y a pincement (D_{jet} = pincement de 3 mm $\pm$ 1) ; si c'est l'inverse, il y a ouverture.



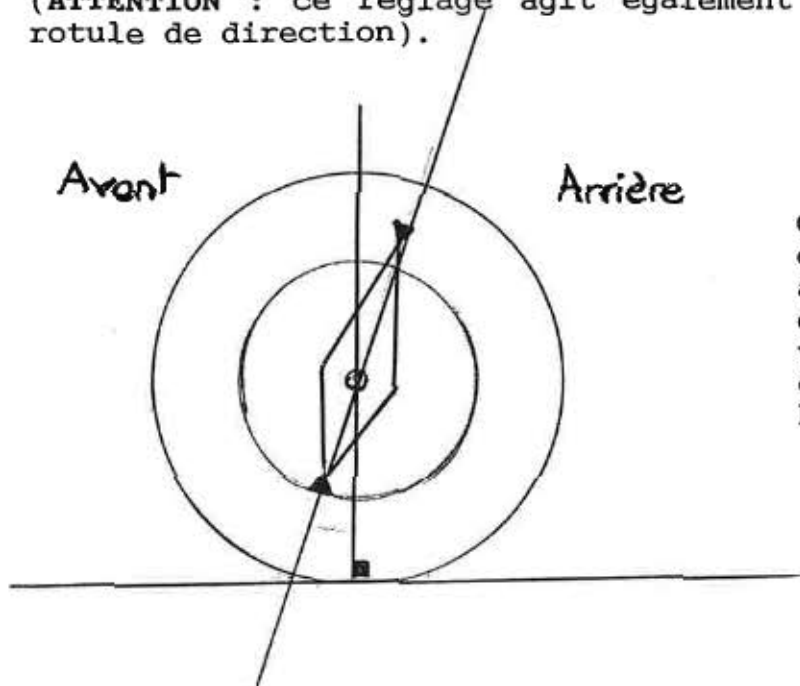
Déport : vu de l'avant ou de l'arrière du véhicule, si le point de jonction de la ligne médiane de la roue avec la ligne imaginaire passant par les pivots se situe :

- au dessous du sol, le déport est positif (D_{jet}),
- au niveau du sol, le déport est nul (certaines Citroën),
- au dessus du sol, le déport est négatif (voitures plutôt modernes).

En théorie, il n'est pas modifiable car il dépend de la fusée qui comprend les pivots. Toutefois, une taille de pneu différente ou une jante à voile déportée modifie sensiblement le déport et, conséquemment, le comportement du véhicule.

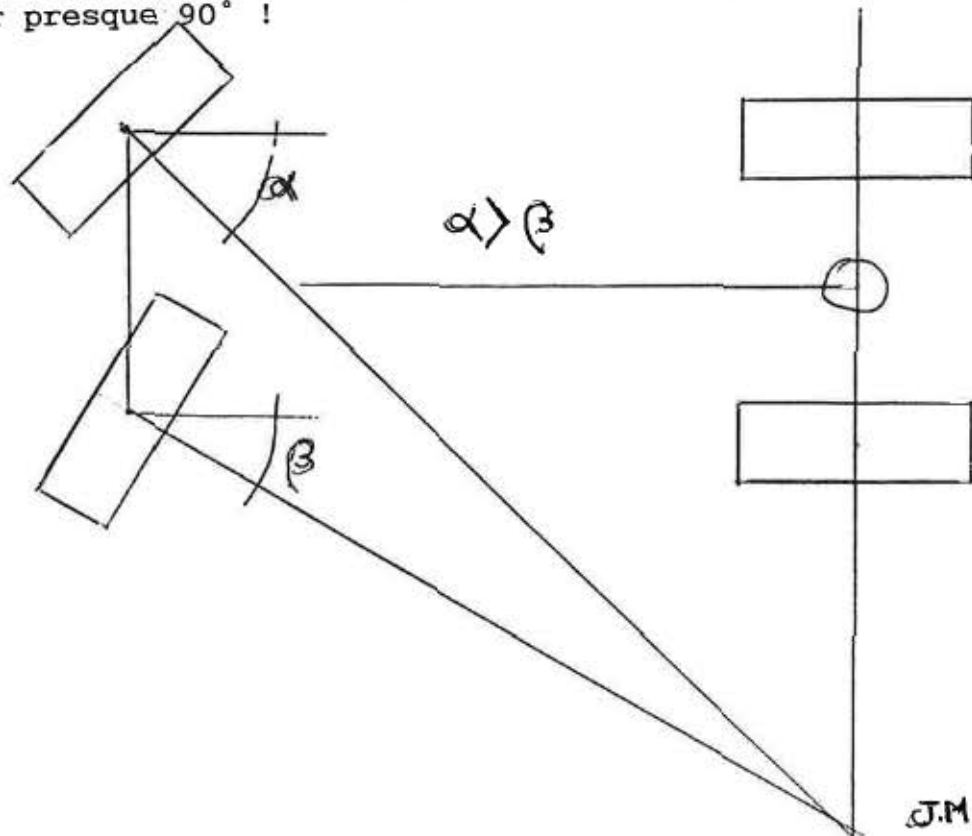


Chasse : c'est l'angle fait par la ligne imaginaire passant par les pivots et la verticale, vu sur le côté du véhicule.
 Il est positif lorsque le haut de l'axe de pivotement est incliné vers l'arrière du véhicule.
 Il est modifiable sur le Djet grâce aux excentriques situés sur la fixation arrière du triangle inférieur.
 (ATTENTION : ce réglage agit également sur la hauteur de la rotule de direction).



Ceci autorise le lâcher du volant en marche et aide à ramener les roues dans l'axe après un virage (Corollaire : en marche arrière, le braquage sera amplifié!)

Epure de Jeantau ou d'Akermann : est mise en valeur lors des braquages des roues directrices ; la roue intérieure aura tendance à être braquée d'avantage que la roue extérieure. Cela évite le ripage des roues lors des virages.
 Cet effet est réalisé par la conjonction de la position de la rotule de direction, des longueurs égales des biellettes de direction et du parallélisme.
 (Le meilleur exemple et, sans nul doute, le rayon de braquage de ces fameux taxis Austin anglais dont la roue intérieure peut pivoter sur presque 90° !)



MON PREMIER DJET

Ma première voiture, une 104 S.
Rendez-vous compte, assis presque par terre, volant 3 branches, pleins de cadrans au tableau de bord, un moteur omniprésent par le bruit rauque du carbu double corps.....
Cela c'était il y a 11 ANS.

Aujourd'hui, parmi les voitures modernes, certes confortables, que reste t'il de ces moteurs qui sonnaient trompette.

Alors l'idée m'est venue de renouer avec l'ambiance que m'avait procuré ma première voiture.

Au contact de Jean Paul Humbert, le choix de la voiture était presque évident : UN DJET!

Un soir d'octobre 94, un coup de fil de Jean Paul:
- je connais un DJET 5S à vendre, c'est une affaire, décides toi vite.

Là j'ai commencé à gamberger, que faire ?
Coup de tête ou raison ? Décision familiale et le lendemain le coup de tête avait eu raison de la " raison ".

Les 8 et 9 Octobre 94, dates mémorables à plusieurs titres que j'aurai pu intitulé week-end galère en tout genre.

Bref ce week-end, nous voilà parti à Colmar pour aller chercher la voiture. Elle était en bon état général, moteur tournant ..

Un regard furtif vers Jean Paul et l'affaire était faite.
Le temps de finir la transaction, nous reprenions le chemin du retour.

Maintenant, le plus dur mais le plus intéressant m'attendait:
LA REMISE EN ETAT.

Au vue du bon état de la voiture, je me suis fixé l'objectif de rouler pour l'assemblée générale d'octobre 1995.

J'ai donc choisi la solution qui consistait à la rendre roulante sans tout refaire.

La première étape hivernale a été de changer l'embrayage et de reviser le moteur.

Ensuite sont venus le remplacement de la planche de bord, la réfection de tout le circuit de refroidissement moteur, la revision du circuit électrique.

Enfin, j'ai attaqué le point le plus délicat à mes yeux...

LE SYSTEME DE FREINAGE.

Là j'avoue avoir quelque peu galéré!

Grâce à l'aide précieuse de Jean Paul et après de multiples manipulations, j'ai réussi à obtenir un freinage satisfaisant juste avant l'assemblée générale.

Samedi 30 Septembre 1995: contrôle technique!

Suspense assuré, j'étais impatient de connaître le verdict électronique du banc de contrôle.

Le verdict tomba sans appel : TOUT EST O.K.

Quelle immense joie j'ai ressentie de pouvoir rouler dorénavant en DJET MATRA SPORTS.

J'avais atteint mon objectif, être présent à l'assemblée générale avec la voiture et je commençais à retrouver au fil des kilomètres, les sensations de ma première voiture.

Je tiens à remercier toutes les personnes qui m'ont permis de mener à bien cette tâche: Dominique Pinaud, Paul Joly, Roger Gautier et Dominique Berthier.

Je tiens à remercier plus particulièrement Jean Paul Humbert qui a su former (ou déformer !!!) un bleu que j'étais à la mode MATRA ainsi que ma femme pour son indulgence et sa patience .

Pascal LEBRETON

POURQUOI UN DJET ?

A dix neuf ans, j'ai eu la chance de posséder une MATRA DJET 5. Je n'osai pas mettre le 90 au cul de peur d'être ridicule.

C'est avec celle-ci que j'ai rencontré ma tendre épouse. Que de joie et de bonheur nous avons connu avec .

Et puis, période d'armée, plus beaucoup d'argent en poche, j'ai du m'en séparer (3500F en 76).

Elle fut pour ma femme et moi quelques chose d'innoubliable. Vingt ans ont passé et c'est par un drôle d'hasard que mon fils Johan découvrit au fond d'une grange une JET 6 en très mauvais état à quelques kilomètres de chez nous.

Il nous a fallu plus d'un an de patience pour décider son propriétaire à nous la vendre. Cette voiture est maintenant dans le garage et attend des jours meilleurs.

C'est une histoire de famille chez nous, tout le monde se met au travail.

Il faut voir ça; mon épouse Béatrice, mes 3 enfants Johan, Arnaud, Clément et moi même habillés en combinaison de travail, en l'espace de quelques heures la caisse et le châssis sont séparés. Surprise, ce dernier à vraiment du mal: tout l'arrière est à reprendre. Après avoir repris les côtes une par une, me voici tube carré de 30MM en main en train de refaire tout l'arrière du châssis du Jet.

Lorsque j'aurai fini l'assemblage, je passerai tout au sablage, une protection anti-rouille et une peinture spéciale châssis. Sur cette voiture, tout est à refaire, mais rien n'est impossible avec de la volonté et du courage, surtout quand cela est devenu une passion.

J.C PROVOST

SORTIE DU PLACARD

Vignette 1984 accolée sur mon pare-brise, voilà la
preuve irréfutable de l'année où j'ai été mise au "placard"!

POurtant à cette époque j'avais été superbement bichonnée
à savoir :

moteur neuf (chemises, pistons, 22 ferry)
ailes bulles (avant)
peinture neuve (jaune citron)

Je me présente

marque : MATRA BONNET
type : JET 6
naissance : 05.12.1967

Plus de 10 ans que je somnolais donc dans le fond d'un
garage, et voilà qu'un beau jour d'aout 95, je sortais enfin de l'ombre.

Ma remise en état

Au niveau moteur pas de problème particulier, sauf pour l'acquisition
de bougies froides "Champion CR9D". Adresse utile: SARL GBS

LE LAVANDOU

Usinage des plaquettes de frein d'R8 pour adaptation sur les
étriers avant, en effet pas moyen de se procurer celles d'R16.
Changement du maître-cylindre.

Ma sortie

Moteur monté en régime, et non sans mal, mes premiers tours de roues
sur l'asphalte, on fait monter l'adrénaline à mon propriétaire
à qui je dois bien sûr cette deuxième renaissance.

YVES BARRIS

CROIX EN TERMOIS

A la fois membre du club René Bonnet Matra Sports et du club des amateurs d'anciennes Renault de Cléon, je peux, par mon appartenance à ce dernier participer à des "entraînements libres" sur le circuit de Croix en Termois.

A cette manifestation organisée par l'association sportive des Alpines du Nord (ASAN) sont acceptés par extension des véhicules dérivés des mécaniques Renault.

Depuis 4 ou 5 ans je participe à cette journée chaude et riche en émotions.

A cette occasion le Jet est mis à rude épreuve, nous nous relayons mon frère, mon neveu et moi à son volant.

Cette année, nouvelle donne, mon frère possède depuis peu un Djet 5 lui aussi, il s'est donc inscrit à cette concentration.

A la suite de son inscription il reçut un coup de téléphone d'un responsable de l'ASAN lui spécifiant que cette manifestation était ouverte en priorité aux Alpines et aux Renault, et que la présence d'un 2è Djet lui semblait la vider de son contenu originel.

Ces séances entraînements libres ne devaient pas devenir ou dériver vers un rassemblement Matra (2 Djet parmi 200 Alpines, R8, R5 turbo.....)

Enfin après toutes ces considérations, parce qu'il était mon frère et que j'étais un habitué les organisateurs l'ont accepté ouf !

Croix en Termois c'est 20 voitures à la fois sur le circuit et une file d'attente, à chaque arrêt d'un véhicule un autre prend sa place sur la piste.

Croix en Termois c'est aussi un circuit où la condition physique est mise à rude épreuve, en général après 5 ou 6 tours le pilote s'arrête épuisé, en sueur sous le casque (nous manquons sûrement d'entraînement, ou bien serait-ce l'âge).

Quant au Djet n'en parlons pas il souffre lui aussi, de l'ajustage de la pompe à huile dans les virages, synchros de boîte qui deviennent inefficaces, pneus avant usés en dents de scie sur les flancs, enfin c'est difficile pour le pilote comme pour sa monture.

Le Djet, après balancement, se met facilement en glissade du train arrière dans tous les virages il est, dans ces conditions facile de tirer des bourres aux Alpines, sur lesquelles il semble montrer une efficacité supérieure (dommage qu'il manque de puissance).

Cette année la présence de 2 Djet nous a permis de comparer les voitures. Le Djet 5 équipé d'un châssis de Jet 6 affichait une meilleure tenue de route ce qui a provoqué la sortie de l'autre véhicule, talonné, il a raté un freinage et a terminé sa course dans le bac à graviers. Ce fut la seule épopée notable de la journée.

Croix en Termois reste pour moi un moment fort de l'année à ce titre je tiens à en remercier les organisateurs.

La location d'un circuit pour une journée ou un week-end se révèle onéreux, il est nécessaire d'être nombreux pour participer aux frais (mais pas trop de façon à permettre à tous de tourner), et en ce moment une question me vient à l'esprit: plutôt que de participer à des manifestations de ce type à titre isolé, le club ne pourrait-il pas se regrouper avec un autre club pour louer un week-end un circuit et permettre ainsi à ceux qui le désirent de participer à ces rencontres ?

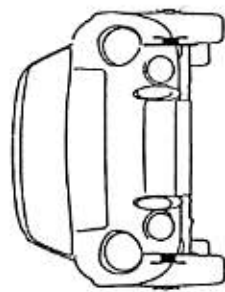
Nous avons participé à des manifestations de ce genre à Dreux, Le Mans, Monthléry, Croix en Termois elles permettent de retrouver une ambiance de circuit, ambiance que certains on pu connaître comme nous l'avons connu mon frère et moi il y a 25 ans dans le cadre des coupes de formule bleue, elles permettent de porter un regard nostalgique sur une époque de notre vie qui fut intense et malheureusement révolue. (on aimerait bien retenir les moments agréables mais c'est la vie, la vie qui fuit.....)

JEAN CLAUDE GRENTÉ

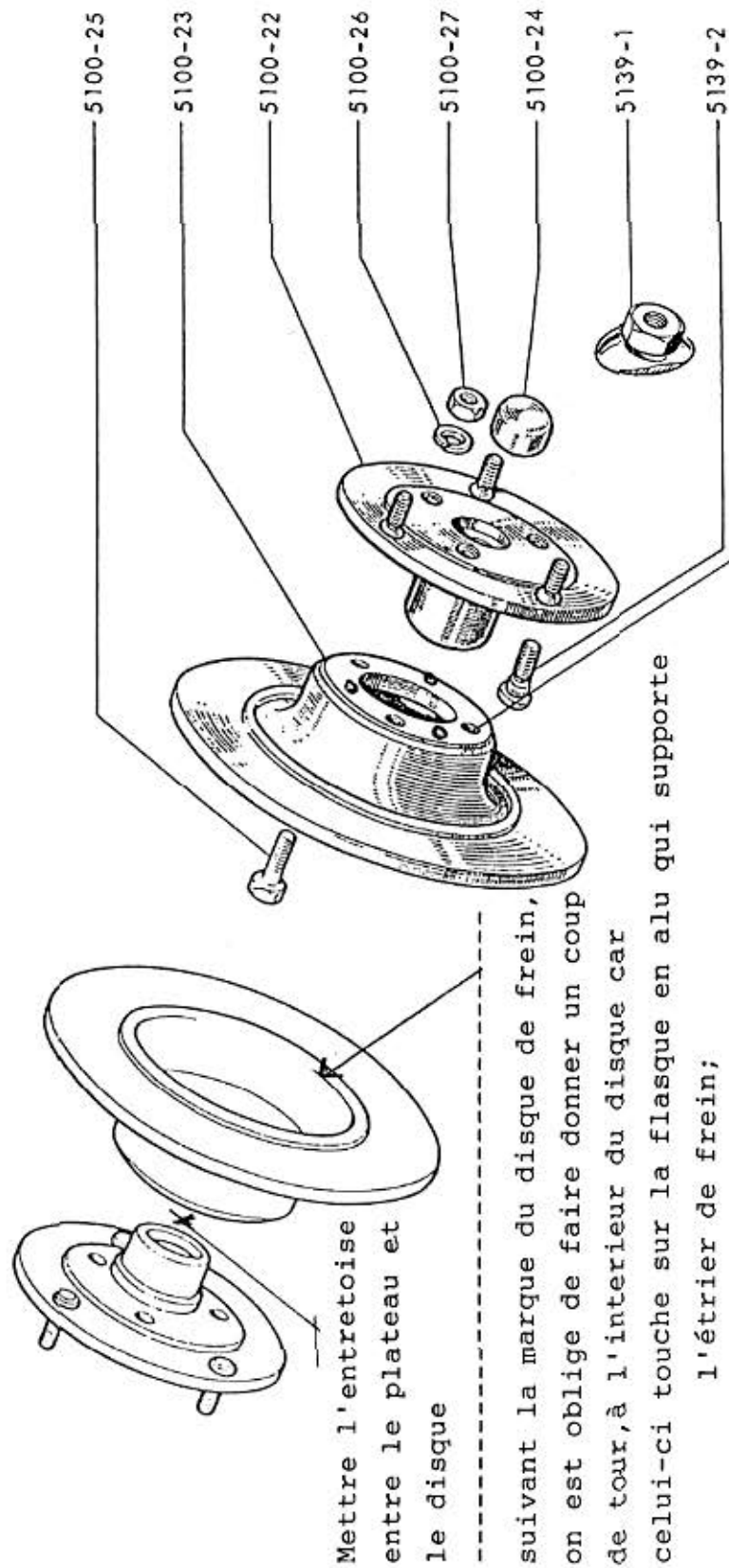
4D

MONTAGE DE DISQUE DE FREIN DE R12 POUR DJET 66

ASTUCE ET SYSTEME "D"

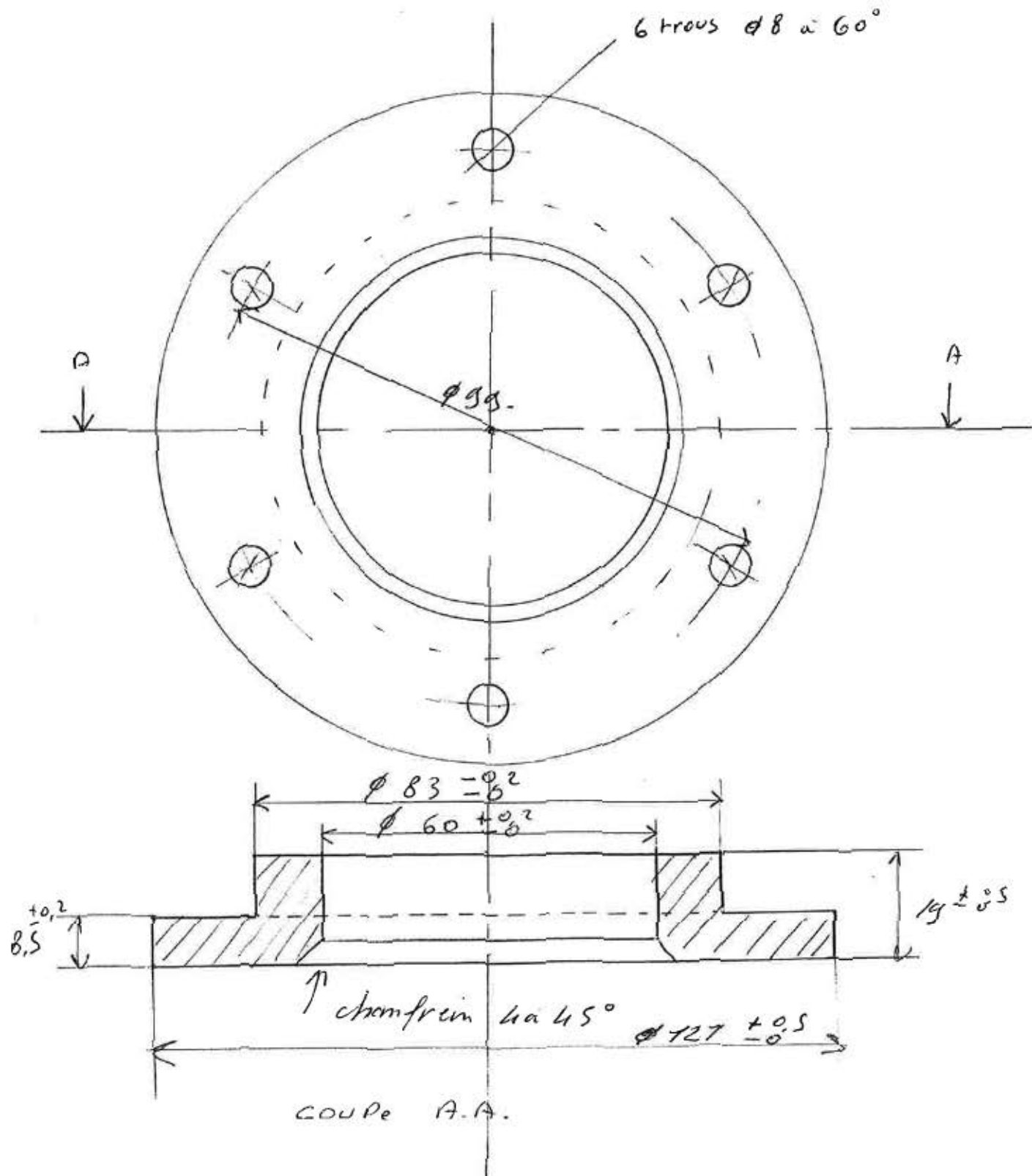


sur le plateau faire
6 trous de Ø 8 à 60°
entraxe 99



ENTRETOISE POUR MONTER DES DISQUES DE R12 SUR ETRIER R16 DE 1966

DEUX PIECES : MATIERE ACIER



P * A

CHERCHE : frein avant gauche pour Djet 5 de 66

catalogue page 7 réf. 5170.5177.5172-1

Mr GRENTE J.C 9 Rue Samuel Champlain 14100 LISIEUX TEL.31.31.41.38

\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$

VEND : retro obus noir-- essuie glace(bras +balai)--croisillons
de cardans Kempf--rotules triangle sup. M530---corps verrous
pavillon

Mr ZVERKOFF S 13 Rue de la Sauldre 41200 SELLES SUR CHER

\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$

VEND : 2 caisses de Djet 5

Mr HUMBERT J.P 26 Rue du Village des Papillons 41200 ROMORANTIN

\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$\$

LE CLUB VOUS PROPOSE

LUNETTE AR PLEXIS GLACE REF. 6511	1500F
" " TEINTEE BLEUE	1600F
BULLE DE PHARE REF 8012-8013 LA PAIRE	400F
PLANCHE DE BORD claire ou foncéeREF 7551-7582-7552(3pièces)	600F
PARE MOUSTIQUE RENE BONNET	120F
BUTOIR BRUT DE FONDERIE REF 8001-8002 piece	250F
TAMPON DE BUTOIR REF 8003 PIECE	60F
GRILLE DE CAPOT BRUT DE FONDERIE REF 6206	250F
CALANDRE REF 8006	150F
BUTOIR VERSION LUXE REF 8025-8026 PIECE	180F
DRAPEAU RENE BONNET LAITON CHROME	180F
PLATINE SELECTION VITESSE NEUVE USINEE REF 1301	500F
CHARNIERE DE PORTE NEUVE BRUT DE FONDERIE	100F
" " REF 6345-6346-6445-6446 PIECE	120F
PARE CHOC AR MISSILE RENE BONNET BRUT DE FONDERIE	1300F
MACAROND ROND RENE BONNET A PEINDRE	60F
CARTER ALU MATRA SPORTS P OU G LIGNES	2100F
KIT MOQUETTE POUR MATRA	1350F
ECLAIREUR DE PLAQUE	30F
BOITIER ANTI BROUILLARD	150F
VOLANT BOIS	650F

