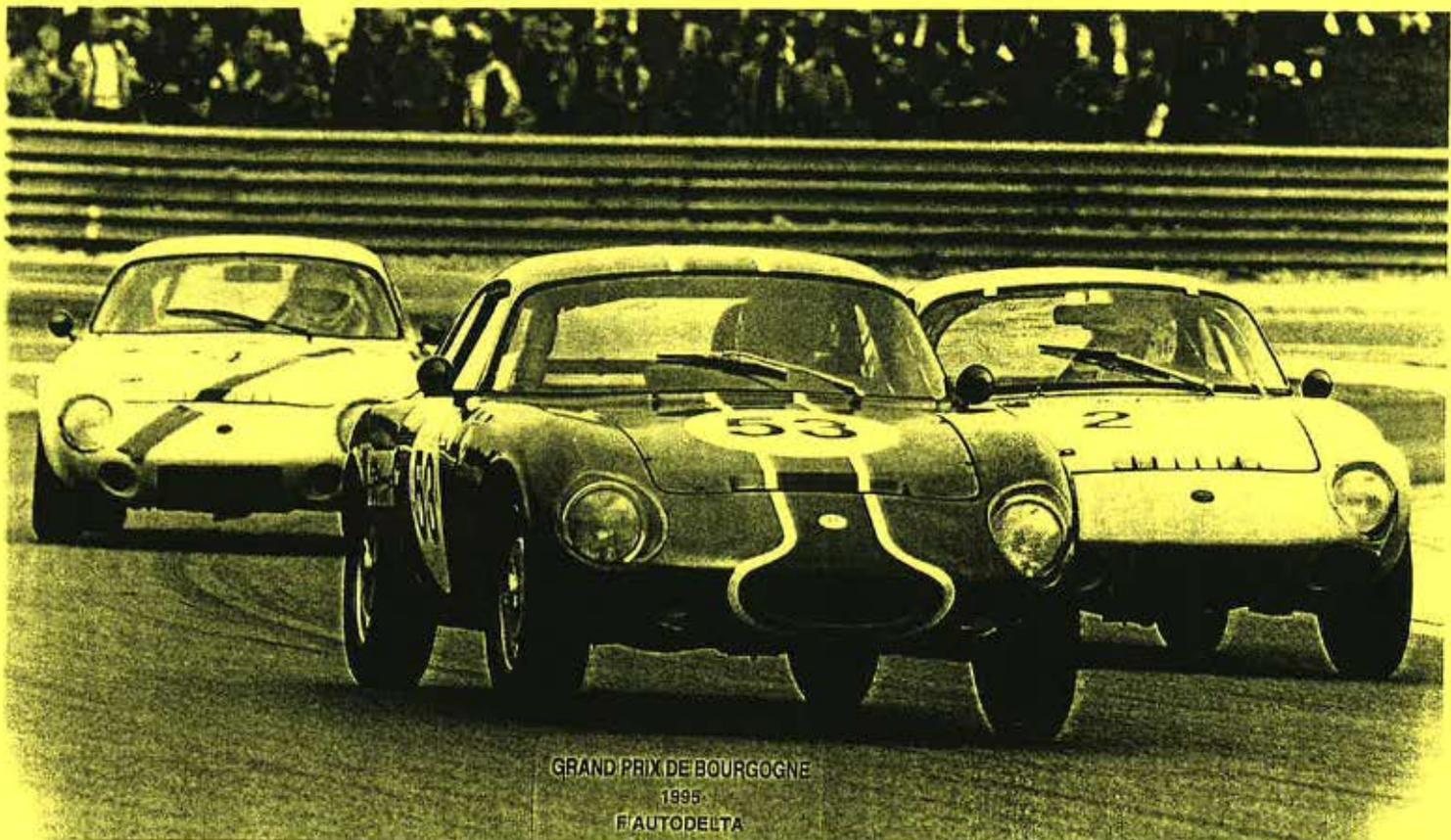


DE RENE BONNET A



MATRA SPORTS



GRAND PRIX DE BOURGOGNE
1995
F/AUTODELTA

BULLETIN DE LIAISON

4^{ème} TRIMESTRE 1996

N° 16

LE MOT DU PRESIDENT

Voici la fin de l'année 1996 qui arrive à grands pas. Dans l'ensemble, je suis assez satisfait du bilan. Le seul bémol aura été le nombre d'articles reçus pour le bulletin.

Mon plus grand souhait pour 1997 serait que nous fassions mieux. Pour cela, il suffira de participer nombreux et nombreuses aux différentes activités proposées à savoir :

- Rétromobile (sous toutes réserves). De plus amples renseignements vous seront communiqués bientôt.
- La sortie annuelle organisée par Mr Pianud
- L'assemblée générale dont la participation est souhaitée et une réponse obligatoire.
- Et enfin une journée organisée par la Société Matra avec tous les clubs de la marque sur le circuit de Mortefontaine.

Je compte donc sur une nombreuse participation de votre part avec vos voitures.

Profitez donc de cette saison hivernale pour retrousser vos manches et si besoin est, faites vous aider par votre charmante épouse (lire page 10 et 11).

D'autre part, les joints de vitre qui ont été un souci permanent sont enfin disponibles. Cette refabrication fut une épopée avec le fournisseur d'époque.

100 jeux sont donc à votre disposition!

ATTENTION!!!! le fournisseur ne veut plus en entendre parler!!! et il en reste qu'une cinquantaine. Il n'y en aura pas pour tout le monde;

Mes chers amis, rendez vous au printemps sur les routes ou les circuits au volant de votre voiture préférée.

VOTRE PRESIDENT

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

SOMMAIRE

PAGE 2	: MOT DU PRESIDENT
PAGE 3.4.5	: COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE G2N2RALE
PAGE 6	: 20 BOLIDES SOUS LES TROMPES D4EAU
PAGE 7	: RECENSEMENT DES MISSILES ET LE MANS
PAGE 8	: DJET 5 S SUITE PAR THIERRY BAREAU
PAGE 10.11	: DU RIFIFI DANS LAS CASSEROLES PAR MARIE NOEL BAREAU
PAGE 12	: UNE PISTE POUR TOURNER
PAGE 13.14.15	: PETITES ANNONCES

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

A . G 96

Le club comprend 84 membres pour l'année 1996. 48 étaient présents, 28 ont donné pouvoir et 8 qui n'ont pas répondu. Une nette amélioration en ce qui concerne la participation.

COMPTE RENDU MORAL

Activités de l'année écoulée :

C'est dans le Poitou que nous nous sommes retrouvés (12 membres soit une trentaine de participants) pour notre sortie annuelle organisée par Monsieur Massin.

L'expo de Tours : 5 membres présents.

Coupe de l'age d'Or à Monthlery: une petite dizaine de voitures exposées et plusieurs visites de membres.

Rallye du Syndicat d'initiative de Romorantin: 6 membres.

Le René Bonnet de votre président a été prêté à un sponsor pour faire le tour de Bretagne.

COMPTE RENDU V.H.C.

5 membres ont porté les couleurs du club.

Mr DELAUNAY : championnat V.H.C

Mr MOEGLIN : championnat V.H.C

Mr QUEFFELEC : Coupes des Alpes

Mr GAUTIER : rallye des 3 cathédrales

Mr CIZERON : Rallye du Forez

PREVISIONS DES ACTIVITES POUR 1997

Sortie annuelle les 17.18.19 Mai 1997 organisée par Mr Pinaud avec la participation de l'amicale D.B

Les coupes de l'age d'or à Monthlery

Et notre 6^{ème} assemblée générale les 20 ET 21 Septembre à Romorantin.

COMPTE RENDU FINANCIER

Voir tableau ci-joint.

COTISATION POUR 1997

Pour l'année 1997, celle-ci ne change pas. Elle s'élève à 200F
TOUT MEMBRE N'AYANT PAS REGLE SA COTISATION ANNUELLE AU
31.01.1997 SERA CONSIDERE COMME DEMISIONNAIRE DU CLUB.

ELECTIONS DU BUREAU

Les tiers sortants étaient Mr Humbert et Mme Zverkoff. Ils se sont représentés et ont été réélus à l'unanimité.

Le bureau se compose comme suit :

PRESIDENT : Mr HUMBERT _____ SECRETAIRES : Mmes ZVERKOFF et HUMBERT
TRESORIER : Mr GENEST -----RESPONSABLE DE RELATION: Mr PINAUD

QUESTIONS DIVERSES

Comme il fut décidé l'année passée, un petit souvenir a été remis au membre venu avec sa voiture restaurée pour la première fois. Mr Pinaud a exposé le projet de la F.F.V.E. Celui-ci est à voir. Mr Grente a demandé si avec le club l'on pouvait louer un circuit pour tourner une journée.

Le bureau lui a dit que cela n'était pas possible car au niveau de l'assurance cela comporte beaucoup de risques.

Un appel fut lancé pour des articles pour le bulletin.

En résumé, un constat fut fait par le bureau:

Un effort de participation aux sorties, ne vous découragez pas, et qui sait 84 membres à l'assemblée générale 1997???????????

CELA SERAIT BIEN!

SECTION V.H.C.

EXERCICE 1996

RECETTE	DEPENSE	CUMUL
SOLDE 95 SUBVENTION VILLE ROMORANTIN		8830.05 30000. <hr/> 38830.05
	AVANCE CLUB R.B.M.S?	23000.

4

BILAN ; 38830.05 - 23000. = 15830.05 AU 31 AOUT 1996

RECETTE	DEPENSE	CUMUL
SOLDE 9:6		3941.19
SUBVENTION ROMO		23000.
COTISATIONS		16850.
DOCUMENTATION		3597.67
MACARONS, TEE-SHIRT, AUTO-COL.		342.
REPAS ASS. GENERALE		13550.
SORTIE POITOU		8610.
TICKET MONTHLERY		2320.
TICKET RETROMOBILE		888.
VENTE MOQUETTE		1350.
VENTE PIECES		67146.
		<u>141594.86</u>
	FRAIS DE BUREAU	1105.10
	REPAS ASS.GENERALE	14847.65
	ASSURANCE CLUB	513.13
	ACHAT PIECES	44678.
	PHOTOCOPIES	7290.90
	FRAIS DE TIMBRES	5762.43
	SORTIE POITOU	10030.35
	TICKET MONTHLERY	2510.
	TICKET RETROMOBILE	888.
	FRAIS DIVERS , ENVOI SERNAM	2077.95
		<u>89703.51</u>

BILAN : 141594.86 - 89703,51 = 51891.35 AU 31 AOUT 1996

AVANT LES 24 HEURES

20 BOLIDES SOUS LES TROMBES D'EAU

LE MANS. Les séances d'essais préliminaires organisées les 7 et 8 avril sur le Circuit de la Sarthe par l'Automobile-Club de l'Ouest se sont déroulées dans de dures conditions atmosphériques. Des chutes de neige coupant la route du mont Genève avaient empêché les Ferrari d'être présentes lors de la séance de samedi, au cours de laquelle des éclaircies autorisaient des performances de qualité dont il n'était plus question le dimanche.

les Italiens favoris

Ne portons donc pas une trop grande attention aux chronos réalisés. Le samedi, Mairesse a tourné en 4' 07" 1/10, soit à la moyenne de 196,113 km/h sur la berlinette Ferrari 1961, engagée par Noblet. Il est certain que la version 1962 présente dimanche, et dont disposeront pour l'épreuve l'équipe Moss-Ireland et peut-être quelques autres, est susceptible de faire nettement mieux, d'approcher ou de dépasser les records actuels (203 km sur un tour), méritant ainsi le rôle de « favori » que certains lui confient déjà. Sous la pluie la plus drue, cette voiture continuait à tourner à 4' 20" (186 km), ce qui laisse supposer que les essuie-glace remplissaient correctement leur office.

C'est un des problèmes que les organisateurs des 24 Heures seront fiers d'avoir

posé. Si la solution est trouvée pour des voitures de compétition, à quand l'application aux voitures de tourisme? L'AAT pose la question aux constructeurs :

Sur dix-sept voitures chronométrées lors de la première séance d'essais, il y avait cinq Abarth : deux à moteur Fiat, de 701 cm³, et trois à moteur Simca annoncés pour 995, 1 149 et 1 288 cm³. Le constructeur italien montre ainsi avec quel soin il prépare les 24 Heures. Il estime que cet effort méritait plus de six engagements et, par comparaison avec certains autres concurrents, on le comprend. Abarth s'installe en tout cas comme grand favori pour le classement à l'indice de performance et pour des victoires dans ses classes de cylindrée. L'une des Simca (1 288 cm³ - 7 CV fiscaux) a tourné sur un tour à plus de 175 km/h

de moyenne, une Fiat à plus de 167 km/h. Quels progrès en quatre ans puisqu'en 1958 Gendebien-Hill gagnaient à 171 km/h de moyenne les 24 Heures sur une Ferrari 2 953 cm³ ! Abarth confirme ainsi les pronostics de certains techniciens français sur les possibilités d'une voiture de 1 000 cm³ — malheureusement... c'est un Italien qui les réalise.

D'après les résultats enregistrés aux essais, on est tenté de croire que les Panhard C.D. (Charles Deutsch) et les Renault-Bonnet ont peu de chances. Dans les conditions où ils ont dû envisager leur participation, les premiers ont eu beaucoup de mérite à présenter deux voitures aux essais. Pour eux, ces journées ont été utilisées à plein comme séances de travail, et si les responsables se déclaraient satisfaits des résultats et des enseignements, nous leur souhaitons d'utiliser au mieux les quelques semaines qui nous séparent encore de l'épreuve.

Nous pensions que, avant de rompre avec Panhard, René Bonnet avait pris ses dispositions pour préparer en temps voulu des Renault-Bonnet. Il ne le semble pas. Une seule voiture a participé aux essais, et avec un moteur ancien !

Ce n'est pas trahir un secret : la Ferrari 2,6 l à moteur arrière a eu droit à quelques observations, par exemple : l'emplacement de la batterie entre les jambes du passager supposé. Les Abarth, de leur côté, devront prévoir une véritable séparation entre le réservoir de carburant et l'habitacle, etc.

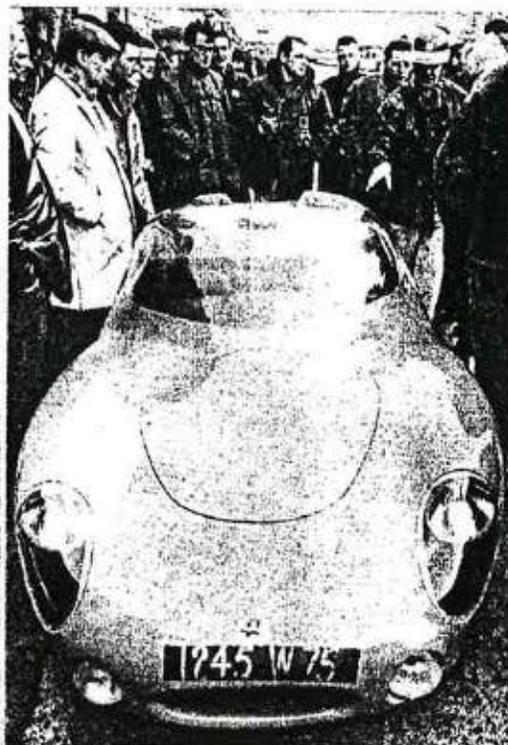
Ce sont surtout les deux modèles français Panhard et C.D. et Renault-Bonnet qui ont prêté à comparaison ; ce qui est normal. Nous dirons que la première est un vrai prototype de Grand Tourisme, alors que la seconde a été étudiée pour la compétition et ne peut être commercialisée. C'est toujours la fameuse question de la lettre et de l'esprit d'un règlement. Comment l'interpréter ?

Il appartiendra à MM. Lelièvre et Finance et à leurs collaborateurs de se montrer à la fois fermes et souples. Ils veulent construire, être réalistes, positifs ; tous ceux qui aiment vraiment la compétition automobile voudront les aider.

Pierre ALLANET.

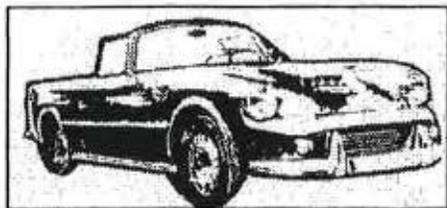


Le Panhard de CH. Deutsch sous le déluge.



La Renault Bonnet : succès de curiosité.

RENE



BONNET

Missile

RECENSEMENT

Construites dans les usines implantées à ROMORANTIN au cœur de la SOLOGNE de 1962 à 1964 à moins de 200 exemplaires.

Amateurs et « mordus par les Missiles », nous envisageons de retrouver leur trace.

Notre objectif :

Aider les possesseurs de voitures de la marque, affiliés ou non à des clubs, à restaurer ou à maintenir leur véhicule en état.

Les contacts :

- Mr GENEST Tél. : 02.54.76.31.86 (ROMORANTIN)
- Mr JUSTOU Tél. : 05.61.82.43.92 (TOULOUSE)
- Le club René BONNET MATRA SPORTS Tél. : 02.54.76.02.23
26 rue du village des papillons 41200 ROMORANTIN.



DJET 5 S suite

J'avais pris il y à quelques temps déjà, l'habitude de vous parler de la restauration de mon djet.

Après un moment sans nouvelles, je reprends donc ma plume afin de vous en reparler.

L'étape suivant la peinture, fut le remontage intérieur.

Pas une mince affaire, si l'on se souvient que lors de l'acquisition du véhicule, il devait rester à l'intérieur : la colonne de direction, le faisceau coupé par endroit et la commande de boîte de vitesses (incomplète).

Je commence donc par poser le faisceau électrique à plat afin de mesurer l'ampleur des dégats. Tous les fils coupés sont réparés le plus près de l'origine, les prises nettoyées et les câbles entièrement regainés au scotch noir comme à l'origine.

Je rachète une série de manos provenant d'une R8 Gordini.

Ils ne sont pas tout à fait identiques (compteur gradué à 200 au lieu de 240 et marquage intérieur des manos légèrement différent de l'origine).

Différence à mes yeux moins importantes que des trous sur une planche de bord neuve.

Les commodos de phares et clignotants proviennent d'une R8 ainsi que les caches. Par la même occasion, le régulateur est changé par un neuf ainsi que la centrale clignotante et le relai d'anti-brouillard.

La jauge à essence provient d'une R8 ainsi que le groupe de chauffage complet. Les contacteurs d'éclairage intérieur proviennent quand à eux d'une DS et les plafonniers d'une R8.

Pour la partie centrale, les deux interrupteurs sont des interrupteurs simples genre 4 CV sur lesquels j'ai vissé des petites pièces comiques (usinées au tour puis chromées) afin d'être identiques à l'origine.

Les commandes de chauffage sont des câbles neufs auxquels j'ai remplacé les boutons par des boutons tournés et chromés copiés sur les originaux.

La commande d'essuie-glaces est un bouton à 2 positions, que l'on peut trouver chez certains accessoiristes en pièces de

voitures anciennes avec un bouton noir en bakelite.

La commande d'intermittence est un bouton ancien à tirette sur lequel j'ai revissé un de mes boutons refabriqués (cable de chauffage). Ce bouton est alimenté par l'intermittence des essuie_glace et alimente une centrale clignotante qui commande à son tour la pompe à piston du lave_glace provenant d'une Ami 8 Citroen (quasi identique à l'origine).

Le cendrier et l'allume cigare proviennent d'une 404 cabriolet ou coupé.

Les feux arrière sont des feux de Simca 1300 ou 1500 achetés neufs emballés, les éclaireurs de plaque proviennent d'une Caravelle. Les phares quand à eux proviennent d'une Simca 1100 (attention sur les Djet, les veilleuses sont dans les phares) soit percer les paraboles et mettre une veilleuse sur porte ~~l'amp~~ souple soit utiliser la veilleuse de l'anti-brouillard.

Les anti-brouillards proviennent d'une DB de course!!! mais vous pouvez les trouver également sur 404 coupé ou Simca Chambord (attention à la fixation centrale; boîtiers à vendre au club).

J'ai conservé le motoventilateur d'origine R16 mais il peut être avantageusement remplacé par un ventilateur extra plat moderne (plus grande vitesse de rotation).

Les sondes de températures et pression sont du Jeager. Vous pouvez les trouver chez Mécapart à Bourges. Le démarreur et la dynamo proviennent d'une Estafette.

Pour ce qui est de la sellerie, elle a été confiée à un sellier (sièges et panneaux). J'ai taillé toutes mes moquettes (galère) et les ai fait ourler par ce même sellier (prix de revient supérieur au kit Djet du club).

Les poussoirs extérieurs d'ouverture de porte proviennent d'une Caravelle ainsi que les mécanismes de glaces (modif Matra) et toutes les poignées intérieures.

Le frein à main vient d'une R8, tous les joints sauf le joint de capot AV et de hayon ainsi qu'une partie des joncs proviennent de chez ENPI.

Les pivots d'essuie-glace (modèle court) ainsi que les balais et raclettes proviennent d'une Caravelle.

Voilà, j'ai essayé de vous dire le plus possible, mais j'en ai certainement oublié beaucoup. La prochaine fois, je vous parlerai des différentes étapes de la restauration mécanique du Djet.

Thierry BAREAU

Du Riffifi Dans

Les Casseroles !

CET ARTICLE EST POUR VOUS MESDAMES QUI 'SUPPORTEZ LA
PASSION DE VOTRE CONJOINT!

Pas toujours facile de concilier cet hobby avec la vie de famille car il y a cette Matra Djet 5 ou 6 qui se place entre nous!

Nous avons aussi ce cher président à qui on téléphone au moment du repas pour avoir 1 ou 2 conseils sur la restauration de telle ou telle partie du véhicule; lequel repas nous devons réchauffer après 20 à 30 mn de conversation.

Mieux encore, ce même président qui sans scrupules, vous réveille le matin aux aurores au téléphone!!

Dans l'année, nous avons la chance de vivre quelques manifestations comme Monthlery: camping sans étoiles, sans eau, sans sanitaire, sans confort, poussiéreux, bruyant et très fréquenté par ces mêmes passionnés de "tole" parfois ondulée mais qui roule vous offrant un vacarme à vous faire éclater les tympans !

Il y a aussi Les Damiers, prestigieuse rencontre ou fanatiques, professionnels de la course et toujours les mêmes "gentils fous" de cette passion, se rencontrent.

Il ne faut rien rater... Nous dociles épouses conciliantes, nous préparons le petit sac à provisions, les boissons, la carte téléphonique toute neuve, qui nous revient dans son emballage, alors que nous restons figées devant ce téléphone qui reste désespérément silencieux ou au moindre coup de sonnerie, nous accourons, émues et rassurées d'entendre la voix de.....belle mère qui veut des nouvelles de leur chérubin avec lequel elle n'a pas tout à fait coupé le cordon ombilical!!!

Pour cloturer l'année, nous avons la joie de retrouver tout ce petit monde à l'assemblée générale ou 6 mois avant la date, votre cher et tendre conjoint vous demande si vous y assisterez!

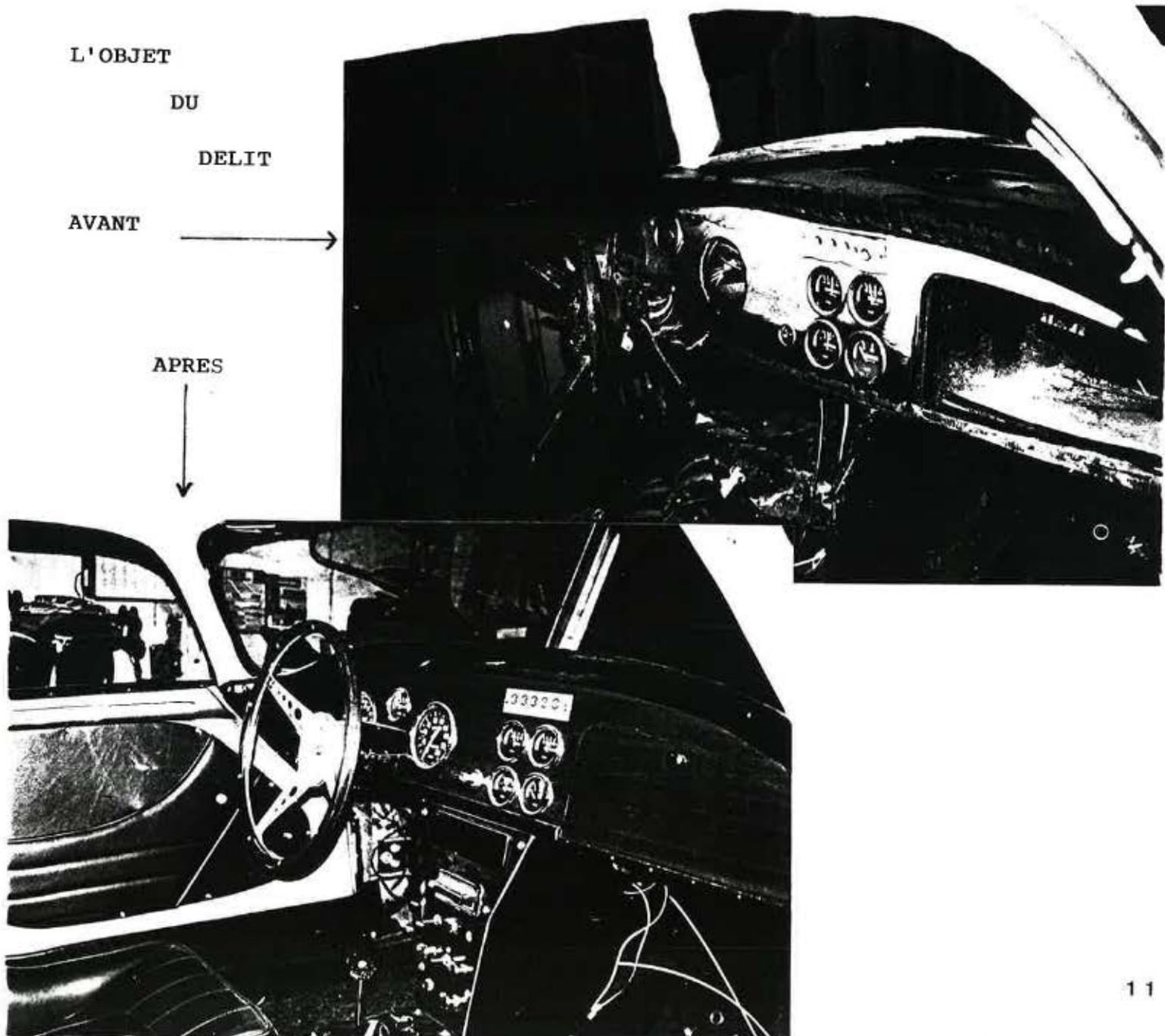
J'ai oublié de vous parler de Rétro-Mobile; honnêtement et en toute objectivité, c'est un très beau salon.

Quelques heures à s'y promener, admirer ces ancêtres que conduisaient mes aieuls, c'est très sympa, l'ambiance, les rencontres.....Mais un problème survient quand votre très cher conjoint vous annonce vouloir prendre une semaine de congés pour s'y rendre chaque jour le temps de durée du salon.

Alors que vous aviez tout organisé pour une semaine aux sports d'hiver!!!

Et toute l'année, on parle de Djet, de Matra, de Romorantin...ETC. Il faut avouer que cette passion, cet univers fait désormais partie de notre vie et devient peu à peu contagieuse au point de nous investir à notre tour.

Marie Noelle BAREAU



UNE PISTE POUR TOURNER

JOURNEE COMPETITION AMICALE

Lors de l'assemblée générale, il a été demandé si l'on pouvait envisager de louer un circuit automobile pour rouler, afin de se faire plaisir, sans avoir les contraintes des réglementations du code de la route

Mr Mathet président de l'écurie GT91 organise chaque année une journée sur le circuit de Linas-Montlhéry, il nous propose la journée du 22 mars 1997 entre 9h et 17h.

Les personnes qui sont intéressées, peuvent s'inscrire à l'aide du bulletin ci-joint, le plus rapidement possible car le nombre de voitures est volontairement restreint, afin que les participants évoluent plusieurs fois dans la journée.

Egalement, j'ai obtenu que, 5 voitures venant du même club paieront 800 frs chacune, au-lieu de 1000 frs pour une inscription individuelle.

Comme dans chaque manifestation de ce genre, il faut savoir que l'organisateur décline toutes responsabilités, il n'y a pas de service de sécurité sur le bord de la piste (ambulances, pompiers, service d'ordre)

En conduisant à sa main, entre amis, si le temps est favorable on passe d'agréables journées, parfois plus intéressantes que certaines compétitions, où l'engagement est plus cher pour courir une vingtaine de minutes.

J.P. FORTIER

P.S TOUTES PERSONNES INTERESSEES SONT PRIEES DE SOLLICITER AUPRES
DE VOTRE SECRETAIRE DEVOUEE UN FORMULAIRE D'INSCRIPTION.

ECURIE GT 91
3 Av . OLIVIER DE SERRES
91170 VIRY CHATILLON
Tél: 01.69.56.04.00

DECOUVERTE DU CIRCUIT DE MONTLHERY
ECURIE GT 91

Comme l'an passé , l'Ecurie GT 91 organise le samedi 22 Mars 1997 toute la journée (de 9h à 17h) une séance de roulage et d'essais libres sur la piste de Montlhéry, circuit homologué de 3 kms 405.

Cette année les essais se dérouleront sur la seule journée du Samedi.

Devant le succès des années antérieures, nous avons décidé d'accorder une priorité d'inscription à ceux qui nous ont fait confiance l'an dernier.

En effet le nombre de participant est volontairement limité à 60 et le prix de l'engagement est de 1000 frs par voiture, (800 frs par groupe minimum de 5 voitures)

Nous vous demandons de bien vouloir retourner le coupon réponse ci-dessous accompagné d'un chèque de 400 frs avant le 15 Février 1997.

Vous souhaitant bonne réception de la présente et restant à votre disposition pour tous renseignements complémentaires, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

Le Samedi 22 Mars 1997 de 9h à 17h , sera organisée une journée d'essais libre sur le circuit homologué de Montlhéry (3kms 405)

Ces essais libres se feront en continu toute la journée par série d'une vingtaine de voitures et permettra aux possesseurs de GT de faire connaissance avec une vraie piste et de découvrir l'anneau de vitesse et ses "sensations", autrement qu'en spectateur lors des différentes manifestations.

Il ne s'agit en aucun cas de compétition (pas de chronométrage) mais de pouvoir rouler en toute liberté et sans contrainte "radaresque"

L'agrément de cotoyer de vrais amateurs aimant leurs autos et les faisant rouler régulièrement.

Par mesure de sécurité le nombre de place est restreint, les demandes de réservation se feront dans l'ordre d'arrivée et sont limitées volontairement à 60 autos.

Tous les possesseurs de GT peuvent s'inscrire, il n'y à pas de critère de sélection.

Il n'y aura aucun engagement sur place.

Pour tous renseignements, contacter Roland MATHET au 01.69.56.04.00 de 8h à 18h30 et de 10h à 12h le Samedi ou écrire 3 Av Olivier de Serres - 91170 VIRY CHATILLON.

PROBLEME DE STOCKAGE

J'envisage de déménager dans le début de l'année 1997

Pendant une période minimum de 2 ans, le temps que je construis des garages et un atelier, je recherche un endroit en toute sécurité où je pourrais entreposer une Monoplace Formule France Martini, une Matra Murena, et un Djet René Bonnet tubulaire en cours de reconstruction.

Région indifférente, même très éloignée de la région Parisienne, compte tenu du temps relativement long du séjour des véhicules.

Si vous avez une proposition, ou une bonne adresse pas chère veuillez me le faire savoir.

Si malgré les recherches je ne trouve pas quelque chose de satisfaisant, j'envisagerai de vendre, je préviendrais par le bulletin avant de les passer en annonce.

S'il y a des personnes susceptibles d'être intéressées qu'ils prennent contact.

Tél/ pers après 18 heures: 01.60.63.83.74

Tél/ bur: 01.45.12.84.84 standard

Tél/ bur: 01.45.12.84.69 ligne directe

J.P. FORTIER