

**DE RENE BONNET A**

**MATRA SPORTS**



**BULLETIN DE LIAISON**

**1<sup>er</sup> TRIMESTRE 1997**

**N° 17**



## PAR PETITS BOUTS

Une partie de l'histoire de MB8 - 10535

### Chapitre 1 : Comment faire une excellente affaire

Elle a été livrée neuve aux Etablissements Sport Service R.Loyer, à Levallois, le 29 juillet 1966 (c'est le listing du sieur Humbert qui me l'a dit). Ensuite, elle a commencé sa route le 19 octobre 1966 dans un lieu qui m'est inconnu (à date d'aujourd'hui). Elle, c'est ce qui est devenu le Djet V bleu du sieur Duduffe pas mal d'années plus tard...

J'en entends parler pour la première fois vers 1977. A ce moment, l'auto stationne dans une grange, quelque part dans l'Essonne, et Jacquot qui connaît son propriétaire, essaie de la récupérer. Jacquot, c'est le frère de Bibi mon ami et de Didine ma copine très épisodique du moment.

Quelque temps après, les négociations semblent aboutir, l'engin arrive chez eux et se trouve installé dans un petit garage attenant à l'atelier de menuiserie et à leur maison familiale.

En passant voir leur nouvelle acquisition (ce doit être en 1978), je prends contact pour la première fois avec une vraie Matra Djet, après en avoir entendu parler seulement dans les journaux. Déjà à cette époque, c'était une machine très peu répandue, voire même confidentielle, par rapport à sa concurrente directe, l'Alpine A 110. C'était quand même un engin de rêve, surtout comparé à ma 403 quotidienne (une 58 noire à toit ouvrant achetée 300 balles à un fermier du coin, et qui marchait comme une Ferrari).

Le premier bilan est moyennement encourageant, heureusement que Jacquot a récupéré le Djet gratuitement : un gros morceau de carrosserie à l'avant gauche est carrément détaché du reste, la cassure va depuis le milieu de la calandre jusqu'au dessus de la roue avant gauche. Par la suite, je m'apercevrai que le choc ne s'est pas arrêté à la carrosserie... La culasse est livrée en vrac dans le coffre (pas grave pour la moquette, il n'y en a plus) et il manque la plupart des accessoires extérieurs (phares, bulles, insignes, etc). La peinture est à peu près un bleu Alpine, sauf le tableau de bord qui est en bronze métallisé, en fait la teinte d'origine « Platine » (mais ça, je l'ai su beaucoup plus tard). L'intérieur est assez complet, le circuit électrique semble acceptable, et la mécanique en général n'a pas l'air d'avoir appartenu à un bidouillologue enragé. On constatera que le moteur et la boîte de vitesses, recouverts de cambouis bien gras et épais, sont ceux d'origine. Le compteur affiche dans les 88000 km mais il n'y a plus de flexible. L'échappement ressemble à celui d'une Estafette, et tient uniquement par un kilomètre de fil de fer. Tout le dessous de l'auto est nettement couvert d'huile mais on suppose alors que c'est normal...

Alors les deux frangins commencent une oeuvre de « reconstruction », en vue de refaire à partir de ce Djet fatigué une super-caisse de sport pour Bibi, le plus jeune des deux. D'abord un recollage approximatif du bout d'aile avant gauche explosé : quelques quintaux de résine, pas mal d'optimisme, et de la poussière de ponçage partout. Le bol de phare gauche, tout chiffonné, est récupéré à grands coups de marteau.

Les roues de R8 en 15 pouces, ça fait ringard, un tour à la casse et un jeu de 4 roues de R16 en 14 pouces les remplace en attendant mieux. Manque de bol, à l'avant les jantes de 14 sans déport touchent les étriers de frein : pas grave, ils ajoutent des plaques en alu de 4 mm entre roues et moyeux.

Entretemps, je continue à user des 403 Peugeot, les pots m'appellent Colombo, surtout qu'à l'époque je cherche partout un cabriolet. Mais le 403 est déjà cher à l'époque, et je tombe un jour sur un cabriolet 404 pas trop vilain, que j'achète fin 1978. Celui-là fera peut-être l'objet d'une autre (longue) histoire. Je passe de temps en temps chez Jacquot et Bibi le week-end, pour assister à la résurrection de leur Djet, et voir si par hasard leur soeur est là...

La culasse avait été déposée sûrement sans raison, les chemises ne semblent pas rayées, allez hop, un joint de culasse neuf et le moteur est remonté. Plus tard, j'ai compris le pourquoi du comment, mais d'abord le plus vite possible ils tiennent à faire le premier démarrage et naturellement le premier roulage.

En branchant une vieille batterie, ils arrivent à faire démarrer le moteur et Bibi part immédiatement faire un tour dans le patelin. Pas de phares, pas de hayon arrière, ça fait plus sport. Les fils du faisceau pendouillent à l'avant, et pendant la séance d'essai, le hasard des tripotages d'interrupteurs fait que le faisceau électrique commence à fumer. La vieille batterie n'est pas trop mauvaise, elle arrive quand même à cramer le faisceau avant et une partie du faisceau principal avant de tomber à plat.

Dans la foulée, puisque la voiture marche si bien, elle reçoit une peinture neuve (si, si !!!). Elle était bleu Alpine, donc sprotch, une couche de plus par-dessus tous les défauts, et un coup de vernis en prime.

On est en 1980, je roule maintenant avec une BMW 2002 TI un peu fatiguée mais encore efficace. Je continue de venir voir mes copains assez régulièrement, mais la reconstruction de leur Djet ralentit : le faisceau avant a été refait avec de vieux bouts de fil qui traînaient, un kilo de dominos et un beau ruban adhésif vert. La moitié gauche du nez avant est recollée de travers, le capot avant réparé est trop court d'un côté et ses charnières ont

disparu dans la bagarre, des fissures apparaissent sur le toit et les charnières du hayon ne tiennent presque plus à la caisse. A part ces défauts très minimes, la peinture neuve fait un certain effet (à plus de 10 mètres). Mais les kilomètres d'essais routiers restent extrêmement rares, comme si tout ne marchait pas aussi bien que prévu. C'est le moment que je choisis pour, devinez quoi ??? Leur proposer de racheter le fameux Djet. Les discussions traînent en longueur, les relations s'espacent (pour d'autres raisons), jusqu'au jour où avec Bibi (« Nous on en a marre... Ouais, toi, Duduffe, je suis sûr que tu vas la refaire impeccable... ») nous convenons du prix et du jour de la vente.

Avec l'assurance que le Djet fonctionne au poil et que tout est prêt pour prendre la route avec, je me pointe un Dimanche après-midi, avec la 2002 conduite par ma copine du moment, qui doit m'escorter au retour. Manque de pot, mon vendeur est visiblement occupé car il vient de faire une nouvelle connaissance et prépare avec ladite personne une sieste qui risque de traîner en longueur. Après avoir pointé mon nez une dernière fois à la porte de sa chambre pour lui demander où sont les clés du Djet, de rage je balance un chèque sur la table de la cuisine et je procède à la mise en route de l'engin (lui aussi, d'ailleurs).

Le réservoir est à sec. Un peu énervé, je siphonne quelques litres d'essence dans la BM, j'entasse les quelques pièces dans le coffre, je bricole les fils pour avoir un peu d'allumage, et je m'en vais sans dire au revoir, au volant de ma nouvelle acquisition. Heureusement, il n'y a que 10 kilomètres à faire en pleine campagne, (escorté par ma 2002 à faible vitesse) car autrement, sans freins sur 3 roues, sans plaques, sans électricité, sans assurance et avec le capot avant retenu seulement par un sandow, j'avais une faible chance d'arriver au bout.

## Chapitre 2 : Comment faire des erreurs quand on ne connaît pas le sujet

Donc voilà, l'auto est arrivée un beau jour (début 1981) dans ma grange-atelier, en se déplaçant même par ses propres moyens... Dans ces époques troublées, beaucoup d'annonces de vente dans les journaux spécialisés disaient : « part par la route ». Eh bien cette fois-là, on peut dire que c'était faisable, mais tout juste... A partir de ce point, il va falloir essayer d'en faire une voiture capable de rouler normalement. Les données du problème sont simples : elle n'est pas tout à fait complète et je ne connais pas du tout le modèle, puisque je n'en ai jamais rencontré aucune autre (à ce moment-là), donc pour réparer tout ça, il va falloir inventer. De plus, les moyens financiers étant fort limités, on ne va pas attaquer une restauration à neuf...

Au départ, il n'est pas question de refaire la voiture en entier, les travaux déjà accomplis par mes prédécesseurs devront servir de base. Ce qui tient par du fil de fer ou du scotch est rebricolé un peu plus proprement : les charnières du capot avant sont imaginées (sans modèle) et fabriquées en vitesse avec quelques bouts de ferraille; l'échappement est rapiécé avec de vieux bouts de tube et modifié pour se fixer normalement; le faisceau avant est refait avec des vestiges de plusieurs câblages largement d'occasion. Le câble d'accélérateur mal bidouillé, quasi-inutilisable, est réparé avec des éléments provenant de ma vieille mob naze. Côté intérieur, beaucoup de chance, le tableau de bord n'a pas reçu les 14 cadrans supplémentaires de rigueur à l'époque, et le faisceau n'a pas trop souffert du gros court-circuit du chapitre précédent.

Au chapitre carrosserie, autre chance, elle n'a pas reçu les extensions d'ailes à la mode du moment, et le polyester n'est pas trop craquelé de partout. Tout cela ressemble à une voiture qui a dû avoir peu de propriétaires et un seul accident majeur avant d'avoir été laissée à l'abandon relativement tôt dans son existence.

Je trouve 4 jantes en tôle en 13 pouces (vous savez, celles qui étaient de rigueur sur les R8 de chaque pilote sérieux, avec le double pot chromé qui nous faisait rêver dans notre enfance) et je récupère de vieux pneus d'occase pas tout à fait lisses mais presque. Ces superbes jantes sport, une fois repeintes, remplacent avantageusement les roues de R16. Celles-ci qui ont des pneus potables, viendront heureusement équiper ma propre R16 (celle dont mes parents m'ont fait cadeau pour zéro balle, un peu rouillée et pas mal cognée, mais presque fiable et plus économique que la 2002) qui roulait jusque là sur des peaux de banane.

Après quelques mois, la « remise au propre » très très sommaire, faite épisodiquement, permet de commencer les séances d'essais privés sur les petites routes de campagne. On est maintenant en 1982; par petits tours d'une vingtaine de kilomètres, je commence à découvrir le fonctionnement du Djet. J'investis pour réparer en totalité les freins (tous les étriers grippés, mais coup de chance, des disques en bon état), en changeant seulement tous les nécessaires de joints et les câbles de frein à main pour des neufs. Le pédalier complet, grippé de partout, est démonté et remis au propre. Comme dirait l'autre, il reste du boulot à faire, mais l'essentiel fonctionne à peu près et le contrôle technique n'est pas près d'exister, donc aucun souci.

Commençant à lire LVA, je tombe sur deux annonces proposant diverses pièces de Djet à des prix sympa, et pas trop loin de chez moi. Deux fois de suite, je repars avec la R16 chargée à bloc de vieilles pièces d'occase qui viennent s'entasser dans ma grange; prix à l'époque : 2 fois 500 balles. A une des occasions, je tombe sur un allumé qui essaie en même temps de me vendre une 4CV un tout petit poil modifiée : à l'intérieur, il a installé le châssis arrière et le train arrière complet d'un Djet 6, y compris le moteur Gorde et la boîte d'Estafette. Tout le reste de la bagnole est dans le style rallye, monté convenablement mais sans souci de

finition. Et combien pour la belle auto ? 5000 balles à débattre, roulante, passée aux Mines et tout et tout. J'aurais peut-être dû lui acheter... Qui a parlé de regrets ??? Elle avait un tout tout petit défaut : « Et toutes les bosses sur le toit, c'est quoi ? -- Tu vois le calvaire, au virage là-haut en arrivant, eh ben un soir, carrément à fond, c'est passé un peu limite et j'ai fait plusieurs bérets, mais je suis rentré, elle roulait encore impeccable... »

### Chapitre 3 : Comment rectifier le tir

Tout aurait pu rester dans le même état, mais un beau jour, aux Coupes de l'Age d'Or à Montlhéry, probablement en 1983, je tombe soudainement face à un autre Djet, rouge, bizarre, avec un arrière pas normal, des voies étroites et une foultitude de détails différents du mien. Celui-là, vous le connaissez tous, c'est le Bonnet CRB1 du sieur Humbert. C'est alors le début d'une autre époque. J'adhère rapidement à son amicale (à ce moment-là le Club Djet et Jet) et les choses sérieuses peuvent commencer : le modèle Djet 5 normal est archi-connu du club, c'est le plus répandu de la lignée Djet, avec à peu près 800 exemplaires fabriqués. A partir de ce moment-là, en rencontrant d'autres membres du club avec leurs autos, je deviens de plus en plus honteux d'avoir un Djet en si mauvais état.

De fait, à ce moment, ma voiture roule, mais avec du jeu partout, une direction au feeling bizarre, des amortisseurs archi-morts, des pneus extrêmement moyens, un pare-brise rayé, des plexis de phares fendus, un radiateur qui fuit, des fuites d'huile abondantes et régulières, et un nez avant asymétrique (voir chapitre 1). Rendant visite à Jean-Paul et sa famille à Romo de plus en plus souvent, je finis par admettre la bonne parole : il est OBLIGATOIRE de refaire cette voiture enfin convenablement. On me fait surtout comprendre que, comparée à beaucoup d'autres, ma voiture est une très bonne base pour faire quelque chose de propre, et que si je ne m'en occupe pas comme elle le mérite, je serai catalogué comme un gâcheur et un fainéant. Effectivement, depuis ces années, j'ai compris en voyant les travaux de Jean-Paul, que TOUT, mais alors TOUT, est restaurable à neuf...

A ce moment, vivant à Paris et ayant un temps disponible limité (nouveau boulot très prenant, déplacements fréquents à l'étranger), je pars de temps en temps à la maison de campagne et je bricole le Djet pendant des week-ends entiers, avançant à tout petits pas.

Piochant dans les tas de pièces que j'ai d'avance, allant parfois à la casse récupérer des débris de R8, allant souvent aussi voir Jean-Paul pour recueillir des conseils ou des astuces (là, c'est carrément l'encyclopédie), je refais un truc après l'autre, avec patience et peu de moyens.

Pour la direction, je m'aperçois que la fusée avant gauche est faussée, et que la géométrie a été vaguement rattrapée en déréglant tout le reste; après avoir changé la pièce, on refait quelques réglages et la tenue de route s'améliore nettement, malgré les amortisseurs usés.

Le moteur, à la première tentative de long parcours à régime soutenu, me donne un coup au moral : sentant une odeur de cramé dans l'habitacle (plus que d'habitude), je m'arrête et ouvre le capot moteur : on dirait qu'on a voulu faire le plein d'huile sans ouvrir le bouchon de remplissage : il y en a partout, y compris sur l'échappement, dans l'embrayage, etc. En fait, le moteur souffle tellement une fois l'huile en température, que les joints fuient comme une passoire; une séance de mécanique va donc s'imposer.

Peu après, je dépose le fougueux 1108 en pensant aux copains qui l'avaient trouvé quelques années avant avec la culasse déposée, et qui avaient tout remonté en vitesse sans poser de questions. En démontant le berlingue, je trouve des segments cassés sur les deux pistons centraux, les chemises bien rayées, les coussinets méchamment usés, bref une bonne réfection à prévoir.

Coup de chance, mon pote de boulot Grominet qui roule en R12TS vient de changer son moteur. Il me file gratuitement son vieux moulin, complet mais usé. Un autre qui s'appretait à refaire le sien et a changé d'avis entretemps, me revend à bas prix un gros tas de pièces neuves permettant de refaire le 1300. Avec tous ces morceaux plus certains restes du 1100 d'origine, je reconstruis en 1985 un moteur tout neuf, en grosse ligne d'arbre. En utilisant les copies des plans d'origine (merci le club), je fais réusinier (et alléger) le volant moteur à 7 vis pour recevoir l'embrayage d'origine Estafette. Le carter inférieur Matra-Sports en alu est repris en fraiseuse pour s'adapter à la grosse ligne d'arbre. Le reste est fait principalement de pièces d'origine : la culasse est descendue de 1,7 mm, les conduits d'échappement du 1300 sont agrandis pour s'adapter au mieux avec la tubulure. Le vilebrequin avec le nouveau volant allégé est équilibré. L'arbre à cames du 1100 Djet est conservé, ainsi que les soupapes et les ressorts d'origine. Pour le moment, les pipes d'admission et d'échappement restent celles du 1100 Djet, le projet d'échappement « vraiment course » n'est pas encore réalisable.

Au résultat, un moteur qui a du couple, qui peut prendre pas loin de 7000 tours si nécessaire, et qui devrait tenir la distance sans faire d'histoires. Après tout, aujourd'hui, ça fait 10 ans qu'il est dedans...

### Chapitre 4 : Comment faire beaucoup de poussière

Avec le nouveau moteur, évidemment la voiture marche beaucoup mieux qu'avant et inspire nettement plus confiance, mais le reste laisse toujours à désirer, en particulier la tenue de route. Comme l'avant semble très « sautillant », un jour je tente de faire un équilibrage des roues avant, qui s'avère impossible une fois les roues remontées sur la voiture : on a constamment l'impression de rouler avec des roues carrées... Après plusieurs démontages, on s'aperçoit qu'il y a un balourd énorme sur les deux disques avant (spécifiques Matra, semble-t-il) dû à un mauvais centrage de la pièce brute avant son usinage. Comme les disques sont bons par ailleurs, l'épaisseur très variable est alors rattrapée par tournage, ensuite l'équilibrage se fait impeccablement. Méfiance, ce gag peut arriver à d'autres...

En 1986, je débarque pour un week-end prolongé au siège du club. J'apporte mon Djet bleu et un nez avant rouge d'occasion qui traîne dans ma grange depuis plusieurs années. En m'ayant à peine laissé le temps d'enfiler ma cotte et de démonter les accessoires, avec délice, Jean-Paul prend la grosse scie et coupe ma bagnole en deux sous mon nez en --mettons-- une minute. A ce moment je commence vraiment à me demander si j'ai bien fait de prendre un ticket pour Romo. Mais avec sa science du polyester et en utilisant les moules d'origine des ailes avant, en deux jours de boulot on arrive à réaligner et résiner convenablement en place l'autre nez préalablement réparé, y compris la baignoire avant. Au terme du week-end en question, je repars au volant de mon auto bleue, nez rouge, capot blanc, signée de la main du maître (un truc dans le genre : « Et un beau nez rouge pour Duduffe » en grosses lettres sur le capot).

Pendant le chemin du retour, ma pompe à essence électrique « expérimentale » (installée provisoirement parce que la pompe mécanique a lâché et que je n'en ai pas d'autre) se bloque, probablement à cause de cochonneries dans l'essence, et me laisse en rade au bord de la route. Un type sympa en CX m'emmène chez moi (50 km aller-retour) chercher de quoi me dépanner.

Après la modif « nouveau-nez », la voiture va rester pas mal de temps sans rouler, pour cause de démontage en vue d'une « vraie » remise au propre. C'est le début du paragraphe « poussière », pas celle accumulée sur une voiture qui ne roule pas, mais bien celle produite par le ponçage. Ceux qui n'y ont jamais goûté ne peuvent pas s'imaginer le plaisir de se gratter pendant les jours qui suivent chaque séance de ponçage un peu sérieuse...

Donc on s'installe dans ma grange avec mon pote Rico, et sur de nombreux week-ends espacés, après déshabillage complet (la coque est quand même laissée sur le châssis) on entreprend d'enlever la collection de couches de peinture qui recouvre la voiture. Sur la caisse, on trouvera environ 3 couches de bleu avant d'arriver à la teinte « platine » d'origine. Les copains qui passent et voient le squelette en cours de travaux, me traitent évidemment de cinglé en repartant avec leurs bagnoles sentant bon et leurs nanas toutes neuves (mince, c'est le contraire), la famille et la copine se plaignent quand enfin je sors de la grange tout crado, poussiéreux et puant, bref comme d'habitude « les grands génies sont méconnus » (citation de Gaston Lagaffe).

Cette phase va durer un bon bout de temps, étalé en gros sur deux ans, de 1987 à 1989. En même temps, je rachète une autre voiture ancienne, une hénarmer américaine des années 50, qui nécessite pas mal de travaux de restauration et qui me prendra aussi une bonne partie de mon temps disponible. Mais c'est une autre histoire, où il est question de rock n'roll, de bananes et de trucs comme ça.

Début 1990, après avoir fini le ponçage et la préparation du polyester (ne pas oublier le « poly-surfacer » là où le gel-coat a disparu), et après avoir pris tous les rendez-vous nécessaires, je rapatrie en région parisienne le Djet démonté avec ses éléments à peindre. Pour le transport, mon pote Bernard me prête son fourgon Mercedes Diesel « de course », carrément à bout de souffle (sauf celui du vent par les trous de la carrosserie), qui ne démarre à froid qu'à deux personnes -- un à la bombe de Start-Pilote, l'autre au démarreur --, qui a un jeu monstre dans la direction, et qui vaut largement une séance de musculation quand on a besoin de freiner ou de tourner le volant. L'atout majeur de son véhicule (à part le plaisir de conduite, évidemment) est le volume de chargement disponible : il trimbale d'habitude sa monoplace de course, avec tout le matériel associé, dans la France entière. Donc le Djet est chargé en marche arrière dans ledit utilitaire, au moyen de deux longues planches livrées avec le camion. Les portes arrière n'arrivent pas à fermer tout à fait, mais tant pis, un sandow et roule. Le voyage se passe sans histoire, et je benne l'auto directement dans le minuscule box qui fait partie de mon pavillon nouvellement acheté.

Quelque temps après, avec Jean-Pierre, mon associé chez « Graisse et Poussière », nous louons pour une soirée une cabine de peinture dans une usine de sa connaissance, j'emprunte un break et un plateau à d'autres collègues sympa, et un soir, après le boulot, nous emmenons le Djet pour lui appliquer sa nouvelle peinture, un bleu Alpine 488, qui n'est toujours pas une teinte d'origine, mais qui me plaît comme ça.

##### 5) Comment bricoler malgré tout quand on n'a pas de place

Après cette phase importante, vient le remontage. Il a été décidé de le faire plus proprement que les diverses bidouilles qui ont précédé. Cette fois, l'auto est réellement à mon domicile, et j'ai l'intention (ou l'illusion ???) de m'en occuper suffisamment souvent pour que les travaux ne durent pas des années...

A l'inverse, le lieu ne se prête pas tellement à la bidouille : mon box est minuscule, encombré par des étagères, un établi, et ma moto. Heureusement, le Djet ne tient pas trop de place, mais tout passe au chausse-pied. Je n'ai

pas le droit de grossir. Donc les travaux s'étalent sur pas mal de soirées tardives et de week-ends. Les voisins, qui entendent du bruit mais ne voient jamais la porte du garage ouverte, commencent à imaginer que je me livre à des trafics inavouables... Tant pis, la fin justifie les moyens.

Je fais refaire le radiateur chez Chausson-Service, un bon copain me reproduit les tuyaux d'eau et la boîte à eau en inox, car ceux d'origine sont vilainement rouillés. On attaque le remontage de tout le compartiment moteur : je récupère une pipe admission / échappement de Bonnet le Mans, qui reçoit le carbu 2x32 du 1100 Djet. Elle est tronçonnée et soudée avec un 4 en 1 en inox fait sur mesure, qui se termine dans un silencieux double sortie (acheté par l'intermédiaire du club). Je confectionne un montage de câble d'accélérateur maison, qui redonne un peu de la progressivité qui manque aux faibles ouvertures. On continue par la partie avant : peinture en noir mat de la baignoire réparée, faisceau avant neuf (acheté au club), refabrication (par Gilou Pété) du support de batterie et de diverses ferrures en inox, changement du pare-brise rayé, réinstallation des phares, des bulles, des anti-brouillard Marchal 641 (refaits à partir d'un puzzle de pièces achetées patiemment un peu partout).

Côté habitacle, je réinstalle les portes, les lèche-vitres sont refaits complètement avec des éléments de chez ENPI et en reproduisant en inox les pièces de fixation d'origine. Un ensemble de moquettes complet d'occase et pas mal râpé (dans mon stock depuis quelques années), remplace mes anciennes moquettes bleues qui avaient été « inventées » au début en l'absence de modèle. Ce sera suffisant en attendant mieux. J'installe du tapis caoutchouc acheté au mètre chez ENPI, de même que différents joints (portes, capot moteur, capot avant, etc.). Le joint du hayon arrière est prélevé sur deux BX (à cause de la longueur) à la casse. Le siège conducteur, légèrement déchiré, est refait en partie chez un sellier en province.

Les freins sont refaits pour la deuxième fois : étriers neufs à l'avant, nécessaires de joints pour l'arrière et pour les deux maître-cylindres, le tout trouvé chez un concessionnaire Renault capable de gérer encore le « stock mort ».

Mon copain Mémène qui a une Alpine 1600 S et pas mal de pièces, me vend à prix très sympa 4 vieilles jantes d'origine d'A110, avec des largeurs dépareillées, repeintes dans des couleurs variées et un peu cognées. En insistant fort, j'arrive à en échanger une à mon pote Bachmol, pour former deux paires en 4 ½ et 5 pouces. Evidemment, il m'a accusé longtemps de lui avoir refilé une vieille jante merdique contre une presque neuve... Avec le célèbre Blinos, on procède au dévoilage de ces roues sur sa presse hydraulique, vérifié ensuite sur son tour. On supprime par usinage les gros sigles « A » de fonderie, puis je fais recouvrir les jantes en epoxy poudre couleur argent. Là, rature, l'epoxy fait mauvais ménage avec l'alliage légèrement poreux, et après cuisson, les roues se retrouvent couvertes de cloques (dures comme de la pierre, évidemment). Après décapage complet, elles seront finalement peintes normalement. Des macarons Matra-Sports en résine (cadeau de Jean-Paul) peints aussi en argent, sont collés au centre des jantes.

Un jour, en vacances en Bretagne, au rayon pneus d'un supermarché, je tombe sur une fin de stock en promo : 4 XZX en 165-13, allez hop, vendu. Après avoir changé mes quatre pneus et équilibré le tout, la tenue de route, bien que largement améliorée au fil des années, laisse encore fortement à désirer : les trains avant et arrière, jamais refaits, ont souffert des kilomètres, de quelques chocs, et présentent beaucoup de jeu, des bruits de rossignol partout, en dehors des amortisseurs archi-morts qui semblent ne plus contenir d'huile du tout. Par manque de temps pour travailler dessus, je continue de rouler assez régulièrement avec la voiture dans l'état, c'est quand même un plaisir sympa. Dans ces moments, j'irai plusieurs fois avec à l'assemblée du club à Romo, aux Coupes de l'Age d'Or à Montlhéry, etc.

J'achète chez un accessoiriste auto des amortisseurs de R8 (4 arrière et 2 avant) et je change dans un premier temps ceux de l'arrière (en ressoudant les fixations hautes fissurées et en y ajoutant de petits triangles de renfort en tôle). A noter que les amortisseurs du marché ont un œil inférieur de 9 mm et qu'il faut fabriquer de petites ouilles pour ramener le diamètre à 8 mm. Les vis de cardan, vilainement abimées et rouillées, bizarrement serrées, et dont une manque côté roue (??) sont remplacées par des BTR tournées et à la tête réduite en cône. Les cardans eux-mêmes ont un jeu inquiétant, mais ça roule...

En 1995, je me décide à prendre le temps d'une réfection propre du train arrière : je commande dans des maisons de fournitures industrielles les roulements, leurs joints et les croisillons de cardan. J'achète aussi la totalité des silent-blocs (avant et arrière) chez Méca-Parts. Cette fois, pour éviter de mauvaises surprises, je pars à Romo, pour installer le Djet chez Jean-Paul quelques jours. Apparemment, il était vraiment temps de s'en occuper, puisque quelques kilomètres avant d'arriver, un petit bruit vient s'ajouter à tous les autres : un des croisillons de cardan a craché toutes ses aiguilles en route...

Sur un week-end entier, je procède au démontage. Jean-Paul me donne un bon coup de main (et de son marteau magique) pour désassembler les moyeux et extraire (pulvériser plutôt) les vieux silent-blocs foutus. Tous les roulements sont usés, et d'un côté montés sans aucun joint d'étanchéité. Je prépare les porte-moyeux en y ajoutant des graisseurs qui seront accessibles de l'arrière, truc très pratique indiqué par Jean-Paul.

Je porte tous les éléments de suspension à sabler et à refaire en peinture epoxy (dont les 4 ressorts en bleu Gordini, ouah la frime !!!). Je prépare les cardans avec les croisillons neufs, puis le moment venu, en un deuxième week-end je procède au remontage de tout le bigntz. Et le Dimanche, vraoum, ça repart par la route.

Cette fois, l'arrière paraît vraiment soudé au sol, ça suspensionne en silence et sans jeu, et on s'aperçoit vraiment à quel point le train avant est en mauvais état en comparaison.

#### 6) C'est compliqué la vie

Depuis, quoi de nouveau ? Eh bien pas grand chose, le garage est toujours trop petit, les horaires de boulot toujours prenants, entre-temps on a eu deux enfants, un mariage, et largement le temps de commencer à vieillir, le temps passe vite quand on veut tout faire à la fois... Les amortisseurs avant neufs attendent encore sur un coin de l'établi, une nouvelle vieille bagnole est arrivée en 96 pour remplacer le cabriolet 404 vendu après 17 ans passés chez moi (tiens, lui aussi, il a été bricolé par petits bouts, presque sans arrêter de rouler...). Entre-temps, la grosse grosse américaine a été refaite de fond en comble, déjà 8 ans qu'elle est dans la famille, la Batmobile. Celle-là, on pourra aussi l'appeler « With a little help from my friends ». Et le Djet est toujours là, pas parfait du tout, mais simple et fidèle, toujours prêt à aller faire une terreur sur les petites routes...

La suite ? Le train avant à refaire... j'ai attendu 15 ans, on fera ça un de ces jours ! Dernièrement, j'ai même acheté des bricoles au club : le kit de moquette neuf, il est en train de prendre la poussière sous le lit depuis plus d'un an. Je viens d'ajouter au même endroit un jeu de joints de vitres. Mais tout est programmé...c'est comme le destin. Un Djet ne vieillit pas, il ne fait qu'aller plus vite...

A suivre, évidemment. Toute ressemblance avec des faits réels est normale, ça peut arriver à tout le monde.

En attendant, au passage, il faut bien remercier pour leur aide les différents acteurs, parfois involontaires, qui se reconnaîtront sûrement (pas forcément dans l'ordre d'apparition à l'écran) : Bibi, Jacquot, Blinos, Rico, Gilou Pété, Bachmol, Mémène, Bernard, Grominet, Jean-Pierre, évidemment toute la famille Humbert, mes ex-copines dont apparemment la patience n'a pas été à toute épreuve, et surtout Véro et mes deux futurs pilotes d'essais, qui vivent avec moi et acceptent encore de me subir.

Duduffe



Voiture d'avant-garde issue de la compétition



# MATRA

Importateurs pour la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg

**Ets P. DECROSE, S.A.**

96, RUE DU SCEPTRE, BRUXELLES 4 — Tél. : 48.64.97 (5 lignes)

Salle d'exposition : 9, avenue Louise, Bruxelles 5 — Tél. : 38.14.27

LISTE DES MEMBRES A JOUR DE LEUR COTISATION 1997

ANSEL S. Belgique	FONTBONNE G. St Gemmes le Robert 53	PANNIER D Perros Guirec 22
BAILLOU M. St Fiacre 77	FORTIER J.P Savigny le Temple 77	PERIE J.N Cachan 94
BASSINE Y. Apt 84	FROGNIER L. Belgique	PERON M. Cormeilles en Parisis 95
BAREAU T. Viermes 95	FALLOT G. Meslieres 25	PINAUD D Orleans 45
BEAUVALLLET E. Ramoulu 45	GRENTE J.C Lisieux 14	PORTAL J Selle la Forge 61
BERNARD C. Le Chesnay 78	GRENTE B Les Montils 41	PROVOST J.C Bonnac la Cote 87
BEST T. St Etienne 42	GEORGELIN T. Nantes 44	PAULME A Epagny 74
BOREAN C. Valencay 36	GAUTIER R. Valencay 36	QUEFFELEC L St Antoine du Pin 37
BOULNOIS J.M Fismes 51	GIRAUD R. Auribeau /Siagne 06	REMAZEILLES D. Cestas 33
BOURACHOT H. Palinges 71	GIROUARD E. St Genou 36	REUSE B. St Vaury 23
BOUNICHOU S. Montflanquin 47	GENEST P. Romorantin 41	SALVA J.J L'Hay les Roses 94
BARRIS Y Charleville Mezieres 08	GROS P.A Chambery le Vieux 73	SCHERER G Paris 75
BOUDON R. Bailleison 74	GRIZARD J.L Presles en Brie 77	SOLERTE M Italie
BROERS M. Luxembourg	HUMBERT J.P et D Romorantin 41	SCARSI C Marseille 13
BERGER M. Viry Chatillon 91	HUBERT F. Jougne 25	SHOTT M Le Revest 83
BOILEAU G. La Bresse 88	JOLY P. La Vernelle 36	TOUTIRAIS H Javene 35
BONNET P. Albi 81	JUSTOU M Fronton 31	TRACHSLER M Suisse
CARCEL L. Chuzelles 38	JACOBS B St Eulalie 11	TRESSE F Algrange 57
CAREIRON J.L St Nazaire 30	KOUT A. Pays Bas	TREVARIN G Mably 42
CERF M. Messy 77	LEJEUNE G Cournonterral 34	VINCENT G Etampes 91
CHAUBELLE J.L Auch 32	LEJOUR J.L Dijon 21	ZVERKOFF M Selles /Cher 41
CHOMAZ B. Grenoble 38	LEROY Y La Baconniere 53	ZVERKOFF S Selles /Cher
COURTIN P. Angers 49	LARDINOIS J.Y Belgique	BOUCHER P Pace 35
CIZERON A. Bonson 42	LAGAUTRIERE A. Brassicux 36	
CHEVRE P. Bergerac 24	MARTIN L Basse Goulaine 44	
CHARRAULT P. Apt 84	MESNARD A Le Poinconnet 36	
COLMANT Y. Belgique	MESNARD O Toulouse 31	
CARBON J. Condekerque Branche 59	MICHELON R St Etienne 42	
CROSNIER G. Vitry /Seine 94	MARCOUX S Montlouis /Loire 37	
CROIBIER N. Allex 26	MAVEL P.P St Maur 94	
DE JONG W. Pays Bas	MEYER G. Allemagne	
DELAUNAY A. Villegresnes 94	MULLER J. Allemagne	
DERONS D. Villennes /Seine	MASSIN P Roches Premarie Andille 86	
DUFFORT B. Antony 92	MOURY J.C Orange 84	
DERONS J. Chambourcy 78	METAIS M Azay /Cher 37	
DESCAT S. Le Mans 72	NEDELEC J.M Chatre 86	
Denis P. Luxembourg	NAVARRO M.A MEZIERE EN SANTERRE 80	
DOREAU J. Montigny /L'Hallue 80	MOEGLÉN P Ranspach wesserlind 68	

# DES SOUS POUR COURIR

Chaque année, après l'assemblée générale au cours de laquelle nous vous présentons les comptes de l'année, le bureau se réunit pour attribuer des subventions aux participants aux manifestations sportives. Sous réserve, bien sûr, de l'obtention pour le club d'une subvention à cet effet, nous avons donc décidé pour 1997 d'apporter un peu plus de clarté et de rigueur dans la distribution de ces subventions. Afin d'éviter de trop disperser ces sommes, ce qui aurait pour conséquences de rendre leurs montants très faibles, le bureau a décidé d'aider, au prorata de leurs participations les engagements aux deux compétitions officielles organisées par la **FFSA ET INSCRITES** au calendrier de la **FIA** c'est à dire le championnat **VHC CIRCUIT ET RALLYE** ainsi qu'au championnat de régularité **ADERH**. Profitez de l'hiver de l'hiver pour parfaire la préparation de vos voitures et bonne chance.

D. PINAUD

v . h . C .

## LA SAISON 1997 CIRCUITS

**29-30 mars** : G.P. Historique de Provence ; circuit Paul Ricard (ASAVE).  
**19-20 avril** : G.P. historique du Val de Vienne (ASA Le Vigeant).  
**3-4 mai** : G.P. historique de Monaco.  
**17-18-19 mai** : G.P. historique Nevers-Magny Cours (ASA Magny-Cours) + 12 H de Magny-Cours (VdV Racing).  
**21-22 juin** : G.P. de l'Âge d'Or à Montlhéry (ASAVE).  
**5-6 juillet** : Rétro 24 heures, circuit Bugatti (ASACO).  
**13-14 septembre** : Trophées de Gascogne, Nogaro (ASA Armagnac Bigorre).  
**20-21 septembre** : Les Remparts-Angoulême (ACOCRA).  
**27-28 septembre** : G.P. historique de Bourgogne, Dijon-Prenois (ASAVE).  
**4-5 octobre** : G.P. historique de Lédénon (ASA Lédénon).  
**14-16 novembre** : 2 Tours d'horloge, circuit P. Ricard. (VdV Racing).  
Les 12 H de Barcelone (VdV) devraient être programmées en juillet ou en septembre alors que les 6 H de Spa devraient avoir lieu début septembre.

## RALLYES

**22-23 mars** : Lyon-Charbonnières (ASA Rhône).  
**12-13 avril** : Sainte-Baume (ASA Marseille).  
**22-26 avril** : Tour Auto (Peter Auto).  
**24-25 mai** : Vins Mâcon (ASA Mâcon).  
**7-8 juin** : Montagnes Noires (ASA Mants d'Antan).  
**19-20 juillet** : Rouergue-Aveyron-Midi Pyrénées (ASA Routes d'Argent).  
**6-7 septembre** : Mont Blanc-Morzine (ASA Mont Blanc).  
**4-5 octobre** : Ardèche (ASA Ardèche).  
**29-30 novembre** : Var (ASA Var).

## COURSES DE CÔTE

**7-8 mai** : Aix-Saint Antonin (ASA Aix-en-Provence).  
**14-15 juin** : Beaujolais Villages (ASA Beaujolais).  
**21-22 juin** : Gassin-Golfe Saint-Tropez (ASA Saint-Raphaël).  
**5-6 juillet** : Saint Hippolyte-Montechéroux (ASA France-Comté).  
**9-10 août** : Mont-Dore (ASDA Mont Dore).  
**16-17 août** : Haut-Cantal (ASA Arvernes).  
**23-24 août** : Chamrousse (ASA Dauphinois).  
**6-7 septembre** : Turckheim-3 Epis (ASA Alsace).  
Note : épreuves hors championnat de France en italiques.

## ADERH

### CALENDRIER 1997

- 5-6 avril : XVIIe Nuit des Longs Capots. Perpignan Grand Prix, 47 boulevard Clémenceau, 66000 Perpignan.  
Tél. : 04 68 34 30 22.
- 2-4 mai : Ile Historique Routes du Nord. Alain Coune, 4 route de Dauriers, 59216 Dimont. Tél. : 03 27 59 39 74, Fax : 03 27 61 69 37.
- 17-18 mai : Vlle Boucles du Quecy. PAVÉ, BP 440, 82004 Montauban Cedex. Tél. : 05 63 20 05 29.
- 14-15 juin : Ile Routes d'Auvergne, 69 avenue de Royat, 63400 Chamalières. Tél. : 04 73 36 80 20.
- 12-14 septembre : Vlle Forez Historique. Auto Forez Historique, 47 rue Gauthier-Dumont, 42100 Saint-Étienne. Tél. : 04 77 21 64 19.
- 4-5 octobre : Vlle Ronde des Châteaux en Périgord. Brantôme Auto Passion, Chambon, 24310 Brantôme. Tél. : 05 53 05 86 67.
- 15-16 novembre : XVIIIe Week-end à la Boussole. 5A, BP 563, 11000 Carcassonne, Tél. : 04 68 25 96 97.

# DU PLOMB !

L'essence sans plomb destinée aux véhicules fabriqués postérieurement à 1988, ne peut être utilisée sans dommages pour les moteurs de nos véhicules de collection.

Le carburant plombé encore distribué contient un additif, le plomb Tétrachthyl, qui a pour propriété d'éviter la récession des sièges de soupapes, c'est à dire leur tassement.

De l'avis de spécialistes, le carburant plombé aujourd'hui distribué ne présente plus une teneur en plomb suffisante, celle-ci étant passé de 40% à 15%.

De plus, les règlements de l'union européenne prévoient la disparition du carburant plombé pour la fin du siècle.

En prévision de cette échéance, les pétroliers étudient et mettent sur le marché des additifs qui permettront l'utilisation de carburant "vert" tout en évitant d'endommager gravement les sièges de soupapes.

La société ELF développe un additif dénommé "MILLESIM" qui palie la disparition du super plombé.

A ce jour ce carburant n'est distribué que par l'intermédiaire de la FFVE qui le vend aux clubs et association affiliés aux prix de 750F le carton de 12 bidons soit 62,50F le litre.

Compte tenu du dosage préconisé, soit 50 cm<sup>3</sup> pour 10 litres d'essence, un bidon permet de traiter 200 litres soit un coup de 0,31F au litre.

Mais comme le super 98 a un rendement énergétique supérieur de près de 10% au super plombé, l'économie qui en découle comble en partie le prix d'achat de l'additif.

Pour prouver la qualité du produit proposé, la FFVE organisera à Monthlery un test d'endurance sur 3 véhicules.

Affaire à suivre donc. Selon vos souhaits, le club pourra se porter acquéreur de cet additif.

D. PINAUD

# HISTOIRE D'UN DJET

Il y a longtemps que j'avais envie d'un coupé en polyester à vocation sportive, et je visais plutôt une Berlinette Alpine, mais comme je n'achète jamais une auto au prix fort, je n'ai rien trouvé dans mes prix.

Puis à force de fouiner les annonces, un jour dans "Rétroviseur", je vois un Djet à vendre. Le prix était déjà plus abordable, je réfléchis et me décide enfin à téléphoner.

Le vendeur m'explique en gros l'état de la voiture: "elle est pratiquement complète mais dans un état lamentable". Je me laisse tenter, ce n'est pas trop loin de chez moi, je prends rendez-vous et je pars avec mon plateau.

Arrivé à Château Renault, je découvre la bête. Un Djet jaune et noir poussiéreux, démonté de partout, les pièces en vrac, logées tant bien que mal dans l'habitacle et dans le coffre.

Le travail avait été commencé par un mécanicien du dimanche, un tube du châssis avait été coupé pour permettre de passer l'échappement d'un moteur R16 et était renforcé avec des profilés de fortune collés avec des pâtés de soudure à l'arc.

Un semblant d'arceau de forme bizarre assemblé à peu près de la même façon envahit l'habitacle, tout le reste est à l'avenant.

La roue arrière gauche a un flagrant problème de géométrie, les charnières de porte sont évidemment cassées.

Des extensions d'ailes en polyester sont du même goût que le reste.

Le réservoir a été remplacé par un de R8.

Le vendeur me signale que la traverse avant est pourrie, mais enfouie sous les pièces. Je ne me rend pas compte de l'ampleur des dégâts.

C'est sûr! il m'avait prévenu qu'il y avait du travail.

Pauvre auto! elle est dans un drôle d'état, mais finalement c'est un petit coupé qui me branche et qui n'est heureusement pas trop compliqué à remettre en état.

Je me laisse tenter et j'achète. Il nous faut deux heures pour charger les accessoires dans le coffre de ma R11 et trainer le Djet sur le plateau.

Arrivé à la maison, mon cher petit frère amateur comme moi d'auto à moteur arrière (il a 3 R8) inspecte l'engin et m'aide à décharger.

On range succinctement les pièces et on commence à faire l'inventaire.

On démonte un peu pour voir clair et on fait encore de nouvelles découvertes. Le faisceau électrique est aussi malade suite au branchement sauvage de divers accessoires. Le devant a été accidenté et mal réparé.

L'auto est restée à la pluie, les moquette sont pourries, les parties métalliques sont plus oxydées que je ne le pensait, et en regardant bien, il n'y a pas la moindre bricole qui pourra être remontée sans une sérieuse révision. Puis l'auto reste à l'abri 6 mois avant que je ne puisse y toucher.

Ayant un peu de temps libre, je commence à décaper la peinture, il y a 9 ou 10 couches de différents produits pratiquement 1/2 mm d'épaisseur, ça se passe pas trop mal. La peinture s'écaille par petites plaques en grattant avec un couteau de peintre et je découvre la peinture d'origine orange. Puis un copain carrossier vient m'aider à démonter la coque de sur le châssis et on coupe l'avant de la voiture au milieu des ailes pour pouvoir le réparer.

Le nez est cassé à plusieurs endroits, la baignoire a été réentoilée avec de nombreux faux plis, elle laissera sa place à une neuve.

Depuis ce temps, la caisse est moins encombrante et justifie le titre de mon article. Je vous tiendrais au courant de l'avancement des travaux dans les prochains bulletins

# W.END A ROMO

Jean Marie Boulnois est l'heureux possesseur d'un Missile II René Bonnet qu'il a acheté il y a bien six ans à Paris dans une vente aux enchères.

Après démontage complet de la carrosserie, du châssis et des accessoires, a débuté un nombre d'heures impensables de décapage. Peinture non identifiée mais résistante à tout.

Avis pris auprès des spécialistes, il est décidé de le réentoiler entièrement. Il faut savoir que la partie arrière n'est pas trop mal conservée, les portes sont décollées, les capots de même et le bloc avant .

Quand on saura que ce Missile est équipé d'un Renault 5 Alpine, c'est un agrément de quelques découpes supplémentaires....

Par une belle fin de journée d'été, nous débarquons à Romorantin avec la carrosserie complète du Missile dans une camionnette. Vers 19 heures, accompagné de Pierre Genest et de son beau-frère, un ancien du plastique ayant travaillé chez Bonnet et ensuite Matra, nous débarquons chez Monsieur le Président, Jean Paul Humbert. Après de grandes discussions techniques portant sur le plastique et le champagne, Jean Paul nous fait une démonstration de réentoilage. Notre président est dans une forme olympique.

Il va dans son "labo", dose avec son "piff" habituel, différents ingrédients, nous fait enduire de résine une porte, puis arrive avec son tissu, l'applique avec dextérité et force conseils. Quand on le regarde, c'est vachement facile. Courbé sur l'ouvrage, il fait ressortir la résine en excès, cherchant le poil de pinceau (ou de sa barbe) tombé sur l'ouvrage. Et oui, voilà! c'est déjà fait. Je l'ai dit il a la forme ce soir. Passez moi l'autre porte, et c'est reparti. A 21H, les deux portes sont faites.

Le samedi matin après une nuit courte réparatrice, mais gonflés à bloc par ce que nous avons vu la veille, nous attaquons l'AR. Pas trop de problèmes, c'était le plus facile. Pour l'AV, les spécialistes décidèrent de couper et de remouler un avant dans le moule fait par Jean Paul. Pendant le séchage, nous réparons les capots. Dur samedi. Le dimanche reboulot et mise en place du nez neuf. Un travail délicat laissé à Pierre Genest et son beau-frère.

Oui!vraiment un week-end dur.

Nous sommes repartis sans l'avant, le temps nous manquant pour le finir, mais c'est avec joie que nous reviendrons à Romorantin le chercher.

Après tous ces efforts, nous avons appris pleins de choses intéressantes au cours de ce week-end, surtout moi qui est carrossier réparateur et mon père mécano.

NOus tenons à remercier Jean Paul ainsi que Pierrot et son beau-frère pour leur aide plus qu'agréable.

NOus avons été charmé par l'accueil de Danielle: notre secrétaire.

**AH PASSION ! QUAND TU NOUS TIENS.**

Mr BOULNOIS

P.A\*\*\*\*\* P.A \*\*\*\*\* P.A \*\*\*\*\* P.A \*\*\*\*\* P.A

**CHERCHE** : 4 ressorts arriere djet

**Mr BOUCHER P.** TEL.02.99.60.18.41

§§§§§§§§§§§§§§§§

**CHERCHE** : POUR DJET : système d'ouverture des vitres de custode G et D  
pare soleil

POUR MISSILE : transmission 20 canelures, disques et moyeux  
de frein AV, enjoliveurs Ø 13 pouces, volant,  
pare soleil, hard top, pièces moteur 1093

POUR LE MANS : allumeur prise compte tours, pare chocs AV,  
boutons de commande vitre électrique, commande  
clignotant (quel type: mécanique type 2CV ou  
électrique)? et pare soleil.

**Mr GEORGELLIN T.** 23 Rue MOnTe au Ciel 44100 NANTES

§§§§§§§§§§§§§§§§

**VEND** : 1 chassis neuf d'époque jamais monté de M 530 avec lot de  
pièces plastique neuves et tripailles d'une 530. Au plus offrant.

- pare brise triplex chauffant neuf pour Djet 2500F

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

TEL.02.54.76.02.23

§§§§§§§§§§§§§§§§

PIECES DISPONIBLES AU CLUB RENE BONNET MATRA SPORTS

LUNETTE ARRIERE PLEXIS GLACE	REF.6511	1500F
BULLE DE PHARE LA PAIRE	REF.8012.8013	420F
PLANCHE DE BORD claire ou foncée	REF.7551.7552.7582	600F les 3
PARE MOUSTIQUE RENE BONNET		120F
BUTOIR BRUT FONDERIE la piece	REF.8001.8002	250F
TAMPON DE BUTOIR la piece	REF. 8003	60F
GRILLE DE CAPOT BRUT FONDERIE	REF.6202	250F
CALANDRE	REF.8006	150F
DRAPEAU RENE BONNET LAITON CHROME A PEINDRE		200F
PLATINE SELECTION NEUVE USINEE	REF.1301	500F
CHARNIERE PORTE NEUVE BRUT FONDERIE	REF.6348	100F
CHARNIERE DE PORTE REF.6345.6346.6445.6446		120F
MACARON ROND RENE BONNET A PEINDRE		60F
BOITIER ANTI BROUILLARD NON CHROME		150F
CHARNIERE DE CAPOT AVANT		250F
SIGLE DJET .DJET 5 .DJET 5S		200F
JOINT DE VITRE ET CUSTODE les 4 pièces		550F
JEU DE JOINT POUR CAPOTE ET HARD TOP MISSILE ET LE MANS		180F
ENJOLIVEUR BAS DE CAISSE LE JEU		160F
TRIANGLE SUP ET INF les 4 pièces		500F
ALLUMEUR		150F
MECANISME EMBRAYAGE REF.1501		100F
COUVRE CULASSE DJET 5 ALU AILETTE		800F
COUVRE CULASSE ALIAGE GORDINI AILETTE		800F
PARE-BRISE TRIPLEX CHAUFFANT DJET		2500F
RADAITEUR LE MANS		1000F
PARE CHOCS AVANT MISSILE		1400F
PARE CHOCS ARRIERE MISSILE		1300F
FUSEE DJET 5		800F
FUSEE JET 6		800F
CARTER ALUMINIUM		2100F
DOCUMENTATION COMPLETE		300F
CATALOGUE PIECES DETACHEES		110F
MANUEL REPARATION		120F
COURRIER SERVICE APRES VENTE		50F
LEESTING		40F