

DE RENE BONNET A



MATRA SPORTS



BULLETIN DE LIAISON

2^{ème} TRIMESTRE 97

N°18

LE MOT DU PRESIDENT

Mardi 27 Mai 1997 à 21 heure 22, votre secrétaire et votre président se creusent la tête pour faire le bulletin!

Un grand merci aux personnes qui ont écrit un article et dont vous trouverez leur nom dans le sommaire.

La dure réalité des chiffres nous amène à remettre en question l'orientation de notre association.

28,4% de membres "actifs" ont répondu à l'invitation de la seule sortie annuelle du club. 13,72% des membres "actifs" y ont participé; qu'ils soient ici chaudement remerciés.

On en a vu même sans voiture qui habite Paris se faire déposer à Limoges pour participer....

Alors quand j'entend dire que cela fait loin, ou que la voiture n'est pas finie, nana .nana .nana.... je me marre!!!!!!!

Quand à Mortefontaine 29,42% ont eu la courtoisie de répondre, 17,64% y participeront. FANTASTIQUE!!!!

Les autres clubs vont pouvoir apprécier la densité de participation du R.B.M.S. Pour une fois que Matra Automobile s'ouvre au club.....

L'échange culturelle entre R.B.M.S et le Djet jet, malgré nos contacts et nos proposition avec Mr Michel n'ont pas aboutis. Ce qui ne nous empêche pas au bureau de lire leur bulletin et leur liste de membres. Lorsque nous avons fondé le R.B.M.S, il a été bien défini et accepté par toutes personnes s'inscrivant à notre association que l'on choisissait le club où l'on s'inscrivait. C'était ou l'un ou l'autre. Il est bien clair que les personnes qui n'ont pas joué le jeu pour quelques raisons que ce soit n'ont plus leur place dans notre association.

Leur cas sera examiné à la prochaine réunion de bureau.

SOMMAIRE

PAGE 2 : MOT DU PRESIDENT

PAGE 3 : RENCONTRE AUTOUR D'UN DJET par Mr Baillou

PAGE 4.5 : HISTOIRE DE NUMEROS DE CHASSIS

PAGE 6.7 : TOUR DE FRANCE 97 par Mr Queffelec

PAGE 8.9 : ADAPTATEUR D'UN POT INOX SUR MATRA DJET 5S

PAGE 10 : HISTOIRE DE JET par Mr Berger

PAGE 11 12 : AUTOMOBILE RENE BONNET

PAGE 13 14.15: INFORMATIONS ET PETITES ANNONCES

PAGE 16 : NOUVELLE LISTE DE PIECES DISPONIBLE AU R.B.M.S

RENCONTRE ATOUR D'UN JET (OU RE-JET)

- Bonjour, je ne pense pas vous connaître, vous êtes un nouveau membre ?
- Oh! non, je suis Paul, mais je ne me manifeste pas systématiquement; je suis un membre "non permanent".
- Mais cela n'existe pas ?
- Oh! vous savez, moi je viens quand j'ai besoin...
- Mais un Club ce n'est pas ça, et puis, tiens c'est vrai, vous avez raison, on voit toujours les mêmes, alors des membres "non permanents" il y en a d'autres...
- Oh! sûrement, mais on n'est pas toujours libre pour les rassemblements, et puis des fois on a une autre sortie...
- Ah! tiens! vous appartenez à un autre Club ?
- Chut! le Pape pourrait entendre...
- En fait, vous ne venez pas aux sorties, ni à l'assemblée générale; je ne vous y ai jamais vu, alors pourquoi êtes-vous dans un Club ?
- Je paie ma cotisation et ça me permet d'acheter des pièces et de recevoir le bulletin.
- Pour le bulletin, si vous le lisez! vous avez compris qu'il faut au moins répondre aux convocations de sortie ou d'assemblée; j'espère que vous le faites puisque vous ne participez pas ?
- Oh! le bulletin, je lis les annonces de vente pour les pièces et je parcours les articles techniques.
- Oui je vois ... si tous les membres étaient comme vous, on pourrait transformer le Club en supermarché.
- Je voudrai vous raconter une histoire vécue lors d'une réunion de personnel : le Directeur s'adresse à ses commerciaux en leur disant qu'il n'est pas facile de progresser sans effort, et il ajoute "d'ailleurs vous qui êtes bien assis à m'écouter sans broncher, levez-vous... allez... faites un effort et regarder sous votre siège"... il y avait un billet de 50 francs sous chaque siège. "Vous voyez bien qu'il faut bouger son cul pour arriver à gagner quelque chou". Ah! aussi puisque vous êtes à jour de votre cotisation, vous avez votre carte ?
- Oui, bien sûr.
- Et bien, lisez la 3ème ligne et vous me direz que j'ai raison (*). Relisez aussi le règlement du Club, il est bon de savoir à quoi on s'engage quand on signe, d'autant plus quand on paye.

PAUL et MICK

(*) il est écrit "membre participant".

HISTOIRE DE NUMERO DE CHASSIS

☞ Savez-vous que :

Le 10 janvier 1962 sort d'usine le DB Le Mans N°5221 Luxe, il était bleu cascade, la sellerie rouge, le moteur le numéro 15351, la boîte de vitesses 72161, il avait un volant NARDY, pas de capote mais le hard-top grand luxe.

La pression des pneus était de AV= 1.5, AR= 1.3, roue de secours 1.6.

Il est sorti 46 DB Le Mans de l'usine de Romorantin.

☞ Savez-vous que :

Les 25 premiers missiles sont sortis de chaîne avec des freins avant à tambours.

Que la première est sortie le 16/10/1962.

Qu'une a existé avec une carrosserie type barquette (sans pare-brise et vitres).

Que la dernière est sortie le 17/12/1964. C'était la 6311, elle était bleu cascade, intérieur fauve, numéro de moteur 185458 et était équipée de pneus V10.

☞ Savez-vous que :

Le premier DJET fait à Romorantin était le 1005, il est sorti d'usine le 05/07/1963.

Que le 1003 qui est le numéro le plus bas pour Romorantin est sorti le 11/07/1963.

Que le 1005 est rouge madras peinture cellulosique, qu'il a le moteur numéro 13569 type 68902, qu'il a la caisse G.A.P 101 (1ère moulée à la Générale d'application plastique de Romorantin).

Que sa poutre avant a été renforcée à l'usine en Octobre 1963.

☞ Savez-vous que :

Le dernier DJET René Bonnet est sorti le 21/10/1964, c'était le numéro 1206, gris argent, intérieur noir, caisse numéro 258.

Que le numéro le plus haut attribué à Romorantin était le numéro 1216 et qu'il est sorti le 15/10/1964, caisse numéro 294, celui-ci n'a jamais été noir mais rouge madras..

☞ Savez-vous que :

A été produit
159 DJET 1,
34 DJET 2 (avec des 1000 ou 1108 Gordini 54 RG)
2 GT pour le Mans 1964,
3 PROTO pour le Mans 1964.

☞ Savez-vous que :

Le Gordini 54 RG numéro 01 a été installé dans le DJET numéro 1016 le 01/08/1963.
L'heureux propriétaire était Monsieur CABAL, le véhicule était blanc, sellerie fauve et la clef de contact avait le numéro 3112JK

☞ Savez-vous que :

Je sais tout sur le 1142 mais je ne dirais rien !!!

☞ Savez-vous que :

La plaque châssis numéro 1001 a servi à plusieurs véhicules à l'époque; par exemple le 30/09/1963, le 1027 a le numéro 1001 (véhicule pour le salon de l'auto utilisé en démonstration, moteur 54 RG rodé numéro 017).

☞ Savez-vous que :

Le DJET Matra Bonnet numéro 10001 (proto MB8) est sorti le 09/09/1964, couleur banane ! intérieur noir, numéro de caisse 301, moteur 68902.
Que le MB8 numéro 10005 avait un moteur Gordini 54 RG numéro 0052 avec des carburateurs WEBER et une direction directe.
Que le MB8 10006, gris platine avait un moteur Gordini 54 RG numéro 0099 avec des carburateurs SOLEX PHH2 C40.

☞ Savez-vous que :

Si vous voulez connaître l'historique de votre DB, Le Mans, Missile, et DJET René Bonnet envoyez à votre président une photocopie de votre carte grise.
Il vous sera retourner le descriptif historique de sa fabrication.

Tour de France Auto 97

Pour la deuxième fois, notre équipage est donc retenu par Peter Auto et l'ASA Nice pour participer à cette rétrospective du célèbre Tour de France Auto. Nous sommes 230 heureux élus (dont 65% d'étrangers: Japon; Hong Kong, Brésil, Etats-Unis, Europe) pour 500 demandes.
La première fois, c'était il y a deux ans et notre Djet s'était admirablement bien comporté (bien que légèrement modifié au niveau look à l'avant gauche sur Charade: encore Merci Jean-Paul pour votre coup de mains avant la Coupe des Alpes) et nous avait conduit à une honorable 8ème place.
L'objectif 97 était donc de faire aussi bien au classement mais sans travaux de carrosserie.
Notre Djet a peu évolué depuis la Coupe des Alpes 96: un arceau 4 points est venu sécuriser l'équipage, un trip-master et une révision mécanique d'ordre générale fut menée avant la saison 97.

Mardi 22 avril: Départ de Tours avec notre fidèle Joël que nous ne présentons plus, pour nous assister pendant cette semaine. A 11H30, nous descendons notre Djet du plateau pour aller passer les vérifications techniques. Aucun problèmes et à 13H, nous pouvons abandonner l'auto au Trocadéro pour aller déjeuner.
Vers 16H, retour au parc fermé pour faire un tour d'horizon du plateau : peu de voitures françaises: 4 A110, 1 DS, 2 CG, 3 Panhard et notre Djet pour représenter la marque. Par contre, toujours autant de belles italiennes et allemandes: 3 250 GTO, 5 250 Tour de France, 1 250 LM, 904, 906, Carrera 6, Carrera 10, barquette Maserati A G6, barquette OSCA, GT 40, Cobra

Mercredi 23 avril: Départ du Tour de France. Etape N°1: Paris-Poitiers.

Notre N°115 nous permet de partir dans le premier plateau après les VHC. Nos voisins de classe 3 sont des 300 SL, 356, TR3, XK 120, Ferrari 250 Tour de France, ...
La première étape nous conduit à Montlhéry. La mise en jambe s'effectue sans problème et après un rapide déjeuner nous mettons le cap sur les environs de Poitiers pour une course de côte.
L'étape de liaison nous fait emprunter la Sologne, un CP à Chambord, Saint Aignan ou notre Président avec sa fille et leur fidèle René Bonnet nous attendent pour nous soutenir. (encore Merci)
A Loches, dans notre région, c'est Arsène notre fils de 13 mois qui vient à notre rencontre avec mes parents. Ma femme lui a confectionné un drapeau pour nous encourager. Compte tenu de l'avance prise sur le routier, un stop de 40 minutes nous permet de profiter d'Arsène et c'est non sans émotion que nous le quittons pour rallier cette spéciale. Celle-ci est assez piègeuse car du gravier sur la route et l'étroitesse de la voie nous incitent à une certaine prudence. Tout est OK et à 21H nous rentrons dans le parc fermé du Futuroscope de Poitiers.

Jeudi 24 avril. Etape N°2: Poitiers- Bordeaux

Au départ de cette étape, nous constatons que nous occupons la 5ème place au général.
Arrivée au Vigeant sur un tracé que je ne connais absolument pas. Nous pouvons assister à la course des deux plateaux VHC qui nous précèdent. Dans le plateau 1, PESCAROLO avec la Cobra 427 de chez ATS est à la lutte avec la 250 LM de PERSON: finalement la Ferrari s'impose.
Arrive notre tour, et après 5 tours pour trouver ses marques, c'est un régal. Il faudra que je revienne avec ma monoplace et le Djet pour le plaisir et en plus ça n'est qu'à 150 kms de Tours.
Nous reprenons la route pour aller disputer une spéciale: le chrono de ma femme s'arrête et donc pour savoir si nous sommes en avance ou en retard dans cette spéciale par rapport à notre temps de référence, c'est un peu la loterie mais finalement nous écopons d'une faible pénalité à l'arrivée. Le fils de P.HILL a tiré tout droit avec la Ferrari au freinage. La voiture est descendu 2 mètres plus bas: il a modifié le look de sa voiture, mais ils continuent avec un masque avant tenant grâce à du scotch armé et du fils de fer.
Nous partons en direction de Bordeaux et nous faisons une bonne partie de la route avec une Ferrari 250 et une Alfa d'Américains. Lors d'un stop dans un Domaine des environs de Bordeaux, ils me posent de nombreuses questions sur notre Matra car ils la trouvent très agile sur la route et le chant du 1108 en pot piste les interpelle.
Arrivée à Bordeaux: nous sommes 7ème au général.

Le soir, nous dînons au Château GISCOURS: la qualité des vins est en harmonie avec les plats servis. Excellent remontant pour le lendemain.

Vendredi 25 avril. Etape N°3: Bordeaux- Carcassonne.

Dès le matin: une épreuve spéciale très piégeuse nous attend. Avant nous beaucoup de VHC ont abîmé leurs autos. Mais pour nous tout est OK et nous pouvons poursuivre en direction d'Albi.

A Albi, un djét nous attend aux abords du circuit: Mr et Mde BONNET du club sont venu nous supporter comme il y a 2 ans. Il me reparle de son tubulaire qu'il a vendu il y a quelques années et puis nous reprenons la route vers Carcassonne.

Arrivée au parc fermée assez tôt: 19H. pour nous, tout va bien nous sommes maintenant 5^{ème} au général avant la dernière étape.

Une excellente soirée passée dans la cité médiévale nous donne des forces pour le dernier jour.

Samedi 26 avril .Etape N°4: Carcassonne- Biarritz

Nous décidons d'essayer de faire un coup pour cette dernière journée. Après 30 kms, une spéciale nous attend. La Lancia Aurélia B20 de l'équipage Anglais ayant rendu l'âme, ils l'ont remplacé par une Carrera RS 73: ils sont hors classement mais participe à l'épreuve. Ils s'élancent 30 secondes devant nous et notre objectif est de passer à 0 dans cette spéciale. Nous mettons un temps assez bas et il faut attaquer pendant 10 kms pour respecter notre tableau de bord si ce n'est que sur la ligne d'arrivée la 911 est immobilisée, pourquoi, on ne le sait toujours pas. Nous passons dans l'herbe avec le klaxon: résultat: retard de 2 secondes soit 20 points de pénalités. Les anglais tant qu'à eux se voient infliger une pénalité de 300 points pour conduite anti sportive par l'ASA Nice. Sans l'attitude des anglais, nous passons à 0 et donc sans pénalité.

Ensuite cap sur Nogaro pour la dernière épreuve. Nous retrouvons Mr et Mde BONNET et leur DJET kors d'un stop ' Petit déjeuner 'organisé par un club dont ils font parti. Et enfin Nogaro.

Lorsque nous entrons sur la piste, je constate que l'auto a un comportement assez étrange. En effet un bruit dans le train avant m'inquiète, comme si je roulais sur de la tôle ondulée lorsque je tourne à gauche. Je commence à me dire que nous allons cassé là, dans la dernière épreuve.

J'assure et ma femme rythme la cadence sur les tours de référence avec ses chronos.

Une fois sortie du circuit, Joël regarde: Crémaillère de direction desserrée et roulement de roue avg: hs.

Après avoir resserré la crémaillère, nous partons vers Biarritz pour l'arrivée et la remise des prix.

Aucun problème et nous arrivons à Biarritz au terme de 4 jours où nous nous sommes bien amusés.

Le soir, cocktail avant le dîner et la remise des prix: mais combien sommes nous au général.

Seuls les classements de la spéciale et du circuit sont distribués, alors ? sur le classement de la spéciale où nous avons pris 20 points (communiqué par les contrôleurs après l'arrivée) nous constatons 1800 points.....

Je pars vers Patrick PETER pour lui faire part de cette erreur, il me renvoie vers Mr LAURENTI (Président de l'ASA Nice) qui très sportivement fait effectuer des contrôles. Le dîner est retardé. Après 20 minutes, Mr LAURENTI vient nous retrouver et nous fait part de ces excuses: une erreur de saisie informatique. Alors? Notre équipage tourangeaux sur Matra Bonnet Djét termine donc le Tour de France Auto 97 à la deuxième place au général et à 20 points du Premier. (A ces Anglais lors de la spéciale du matin, sans eux nous étions 1^{er} ex aequo, mais c'est déjà pas si mal).

Nous sommes ravis, nous sommes appelés sur le podium: 3 coupes, Champagne et nous achevons cette soirée avec Joël et quelques amis dans un bar jusqu'à 3hH du matin.

Mais cette seconde place est la récompense d'une voiture bien préparée, et de ma femme qui avec sa batterie de chronos et son tripmaster à pu construire ce classement pendant 4 jours.

Enfin c'est le retour vers Tours le dimanche. Nous prévenons notre Président du résultat de notre Djét et il nous félicite.

Voilà l'histoire d'un Matra Bonnet Djét 5 au Tour de France Auto 97, prochain objectif: Coupe des Alpes dans 3 semaines.

ADAPTATEUR D'UN POT INOX SUR MATRA DJET 5S

10 heures de travail environ (au minimum)

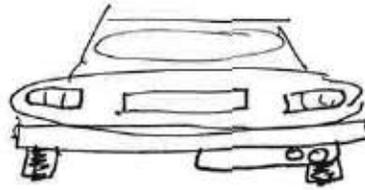
Pot Spitfire Sports (sans chicane)

Réf. BASTUCK: A18 1SPT

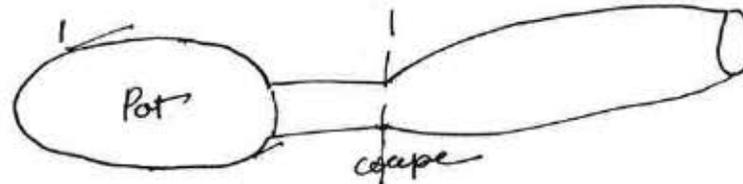
Prix T.T.C. au 2/4/97 1478,93 f livré

Après étude des différents types de pots inox et en exploitant une piste de J.P Humbert vers la Triumph GT6, j'ai retenu le pot vendu chez BASTUCK comme "pot sports" pour Triumph Spit 1500.

A l'origine ce pot est prévu pour être monté sortie à droite.

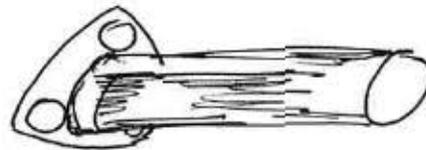


Il convient de le retourner pour le monter en sortie à gauche. Les 2 tubes de sortie alvéolés très long sur la Spit doivent être coupés au niveau de leur renflement (voir photo).



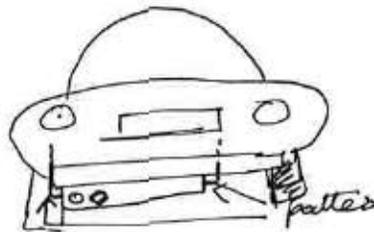
Ce qui a l'avantage de renforcer le son "sports" du pot : Très discret au ralenti ou à bas régime en ville et qui se met à "miauler" au dessus de 3000 tours dans une ambiance très agressive (cf le son rallye d'époque).

Il est nécessaire de reprendre le tuyau dès la sortie du collecteur. Le tube passe sans problème le long du châssis comme à l'origine, le raccord avec le pot se faisant dans l'axe sans modification du pot. Il est nécessaire d'utiliser un tube inox (origine BASTUCK) qui correspond au pot (section anglaise en pouce) à couper et à couder 2 fois avant de souder sur la patte de fixation sur le collecteur. Le tube anglais légèrement plus gros ne gêne pas le passage des écrous d'origine.



Le pot d'origine est fixé sur le châssis par des pattes souples fixées sur une cornière parallèle au pot. Il suffit de rallonger cette cornière pour que les 2 sangles tombent à la verticale des pattes latérales soudées à l'origine sur le pot.

Mais comme le pot est monté inversé il faut dessouder et ressouder des pattes d'origine en les retournant (attention tôle fine !...).



Le résultat me paraît satisfaisant : Il privilégie la double sortie d'origine. Par contre le pot ne remplit pas toute la largeur de la voiture comme à l'origine. Les sorties sont directes sur l'arrière, et non plus coudées sur le côté du pot. Le son est excellent de l'avis des différents spécialistes qui l'ont entendu.

Mr NAVARRO



HISTOIRE DE JET

C'était je crois par un beau jour de 1965, étudiant parisien fauché, j'allais à un cours du côté du Boulevard Saint Michel; lorsque au détour d'une contre-allée, près du jardin du Luxembourg, je tombe en arrêt devant un truc! pas un OVNI, vu les quatre roues, non plutôt une automaïs pas une anglaise, ni une italienne!! Je m'approche, tourne autour

UNE MATRA JET QUELQUE CHOSE.....

Le coup de foudre, mais sans espoir de concrétiser étant donné les finances, mais le ver était dans le fruit, si j'ose dire.

Le temps passe, diplôme en poche, cherche du boulot, en trouve, et puis un jour dans la cour de l'employeur, la chose, l'objet du désir.

- "Tiens elle est super cette auto, c'est à qui ?

- "c'est à mon beau frère collaborateur Renault. Justement sa femme attend un bébé et il veut vendre son Djet, ça t'intéresse?

Et comment !!!!

Le rendez-vous est pris et j'échange ma "Dauphine export" plus un passage à la banque et je repars au volant de MA MATRA. Jusqu'à ce que mariage faisant il fallu à mon tour quelques années plus tard envisager plus grand.

Mais la nostalgie vous savez!!!!

Quelques 30 ans plus tard, un journal dans la salle d'attente d'un dentiste:

Particulier vend Jet V

J'arrache la page et découpe l'annonce, hésite pas mal de temps et enfin téléphone.

"Ah oui! la Matra, mais elle est vendue, Monsieur, justement au président du club Matra. Ca alors, il y a même un club! il faut que je téléphone. C'est qui déjà? Ah oui Monsieur Humbert.

Emu ou intimidé ou peut-être les deux à la fois, j'ose appeler. L'enthousiaste qui sait tout sur les Djet, le dévoué toujours disponible.

Un peu plus tard, il me met en rapport avec un membre peut-être vendeur; il l'est!

L'engin n'est pas tout à fait terminé, encore huit mois à attendre et enfin ça y est.

Depuis le 1er Juin il est sous sa housse dans le garage, en rodage, magnifique, avec les mêmes numéros d'immatriculation que le premier, le même porte-clès aussi.....

Je pense à la chanson de Distel: "c'est le plus beau jour de ma vie. j'ai retrouvé mon chapeau". Je serais tenté de dire, j'ai retrouvé mon auto!!!!

Tout ceci pour rendre un hommage sincère à Thierry Bateau qui pendant plusieurs années a restauré l'auto merveilleusement, avec le souci du détail et de la conformité à l'origine.

Bravo Thierry et bravo à Jean Paul Humbert sans qui tout cela serait impossible.

Bon courage Jean Paul

Maurice BERGER

AUTOMOBILES René BONNET & C^{ie}

Après avoir pris beaucoup de départs en compétitions, l'Usine de CHAMPIGNY concrétise ses succès sur les pistes du monde, en prenant un grand départ dans l'industrie automobile.

E.P.A.F. devenue Société Anonyme, au capital provisoire de 270.000 N Fr en cours d'augmentation, change sa Raison Sociale, qui devient : " AUTOMOBILES René BONNET & C^o " avec comme Président Directeur Général, René BONNET. Cette Société continue la construction des automobiles de la marque " D. B. ", qui grâce à des appuis privés, a pu faire l'acquisition d'une Usine de 10.000 m² au sol. située à ROMORANTIN (L. & Ch.).

Après 6 mois d'installation et de transformation, cette Usine est à même aujourd'hui de démarrer la fabrication des automobiles " D.B. ", ce qui permet à René BONNET de faire exécuter l'ensemble de ses modèles de série à ROMORANTIN en augmentant les cadences et aussi, en réduisant les prix de revient qui faciliteront ainsi l'organisation d'un réseau de vente national et international, et la sortie prévue pour la première année est de 1.000 à 1.500 Voitures.

L'Usine de CHAMPIGNY reste le bureau d'études, fabrication des prototypes, service compétition, service après-vente auquel nous attachons une importance considérable.

Le Salon de l'Automobile Français est tout indiqué pour ce grand et nouveau départ, où nous avons le plaisir d'y présenter 2 versions nouvelles dérivées de notre Cabriolet " LE MANS " déjà en circulation et qui remporte un vif succès depuis sa création :

- 1^o) Un modèle " GRAND LUXE " (Cabriolet ou Coupé) comportant 4 phares et 2 anti-brouillard, des glaces de portes commandées électriquement, d'un fini irréprochable, imprégné du bon goût français : son prix de vente est de : 18.500. N Fr.

- 2^o) Un modèle moins luxueux, plus sportif dénommé " RACING " présentant les mêmes caractéristiques techniques, au prix très compétitif sur le marché international de : 13.900. N Fr.

Le troisième modèle présenté étant le modèle " LUXE " déjà connu mais bénéficiant d'une baisse de : 500. N Fr, ramenant son prix à : 16.500.NFr.

Ces trois types de véhicules sont équipés avec 2 moteurs au choix:

- 1^o)- moteur PANHARD " Tigre " 848 cm³, développant 58 Cv
- 2^o)- moteur 954 cm³, dérivé du moteur PANHARD, développant 70 Cv.

Cet ensemble de fabrications est le résultat de l'expérience que nous avons pu retirer de 20 années de compétition et en particulier, du dernier succès remporté cette année aux " 24 Heures du MANS " : 1er au Classement Cl à l'indice de performance, pour la troisième année consécutive et ceci, incroyable et sans précédent, avec la même voiture, preuve de la qualité.

INFORMATIONS DIVERSES

Le Club a acheté du Skaï noir pour la sellerie du Djet soit :

- Noir mat pour le dessus de tableau de bord,
- Noir à grosses veines pour le garnissage de la caisse,
- Noir à petites veines pour les sièges,
- Noir lisse pour les panneaux de portes.

Le prix de vente s'élève à 70 Francs le mètre linéaire (1m50 de largeur).
De plus la réalisation d'éléments prédécoupés et cousus est en étude.

Notre ami KOUT nous propose des panneaux émaillés emboutis du sigle MATRA SPORTS d'un diamètre de 50cm au prix de 600 Francs.

Passez commande si cela vous intéresse, la livraison se fera à l'Assemblée Générale.

PETITES ANNONCES

RECHERCHE :

Un moteur 2 ACT Renault Gordini ainsi que tous les documents et renseignements.

Pour René Bonnet 1962-1963 tous documents photos et renseignements sur participations aux compétitions.

VENDS :

Pour Matra Djet :

- un réservoir essence,
- un capot avant.

Contactez Monsieur TABOY Serge Tél : 02 43 47 67 47

COMMUNIQUE DE LA SECRETAIRE

Afin d'éviter des erreurs que ce soit au niveau commandes de pièces, de réservation pour les sorties ou demandes de plans, **il serait aimable aux membres d'écrire ou de téléphoner au siège du club** : 26 rue du village des papillons 41200 Romorantin-Lanthenay au 02-54-76-02-23.

Toutes demandes effectuées auprès du président à son lieu de travail seront considérées comme nulles (il oublie souvent de me faire les commissions).

Votre secrétaire espère votre compréhension et vous en remercie.

INFORMATIONS DIVERSES

Les bidons de "MILLESIM" additif pour carburants sans plomb sont disponibles au club.

Les durites de freins Matra 530 type aviation en inox tressés fait sur mesure sont disponibles au prix de 480 F les 6 à :

GT 21
4 RUE DU Lantissargues
34966 MONTPELLIER CEDEX 22

VEND : Sigle Matra Sports pour Djet état neuf vendu avec visserie 200 F :

Tél : 03-38-61-74-30 Monsieur Dominique PINAUD.

RAPPEL

Pour Mortefontaine 1997, si quelques personnes veulent s'inscrire, il est encore temps. Pour cela, dépêché vous de contacter le bureau du club : 26 rue du village des papillons 41200 Romorantin au 02-54-76-02-23.

.....NOUVEAUTENOUVEAUTE.....NOUVEAUTE.....NOUVEAUTE.....

Le club a relancé la fabrication de RESSORT DE PEDALIER G et D

REF. 5508 et 5509 au prix de **50f la paire**

Ainsi que des CABLES DE COMPTEUR REF 7509 au prix de **300f PIECE**

Mr Boileau nous confie quelques cables de compte tour d'époque REF.7508 au prix de **200f PIECE**

Les carters alu,petite et grosse ligne seront bientôt disponibles.

Mr le président est d'accord pour relancer la fabrication de pare-brise chauffant au prix de **2500f**. Dès que la commande atteint 10 pare-brise, la fabrication sera lancée.

Dépêchez-vous de contacter votre président.

.....PETITES ANNONCES.....PETITES ANNONCES.....

VEND : un Djet René Bonnet en pièces à remonter **25000f**

un moteur 1000 f3 Alpine 1967, moteur moderne, admission verticale, carter sec

CHERCHE : un volant Nardi et des fixations de capote de Missile

Mr CHEVRE P La maison du Barrage 24100 Bergerac .Tél. 05.53.73.00.73

VEND : Matra Djet V à restaurer choc AV G entier ou en pièces

Tél: 04.77.80.01.91

VEND : coque Djet V luxe coupé à l'AR(aération) avec toit ouvrant plus

1 pare-brise

Mr BAREAU T. Tél.01.30.35.36.98

CHERCHE : réservoir essence, un volant bois et des pare-soleil

Mr CHOMAZ B. 28 Cours de la Libération 38100 Grenoble

ECHANGE OU ACHETE : 2 pipes d'admission pour carbu Weber sur culasse G contre 1 pipe Ferry ou Irésa pour 1 carbu Weber culasse plate.

VEND : 1 pipe d'admission R12G, 1 pipe admission Visa 1000 piste pour 2 Weber

TEL.02.47.50.44.66

LISTE DES PIÈCES DISPONIBLES AU CLUB RENE BONNET MATRA SPORTS

Cette liste remplace et annule les listes précédentes le 12/05/1997

INTITULE	REFERENCES	MONTANT en francs
Lunette AR plexis glace	6511	1500,00
Lunette AR plexis glace teintée bleu		1600,00
Bulle de phare la paire	8012.8013	420,00
Fixation de bulle la pièce		3,00
Planche de bord claire ou foncée les 3 pièces	7551.7552.7582	600,00
Pare moustique René Bonnet		120,00
Butoir brut fonderie la pièce	8001.8002	250,00
Tampon de butoir la pièce	8003	60,00
Grille de capot brut fonderie	6202	250,00
Calandre	8006	150,00
Drapeau René Bonnet laiton chromé à peindre		200,00
Platine sélection usinée	1301	500,00
Charnière porte fixe	6348	120,00
Charnière porte mobile	6345.6346.6445.6446	150,00
Contacteur de porte la pièce	7014	15,00
Macaron rond René Bonnet à peindre		60,00
Boîtier anti brouillard non chromé	7202-5	150,00
Charnière de capot AV	6067+6068	250,00
Sigle DJET/ DJET 5 / DJET 5S	8018-3 8018-2	200,00
Enjoliveur bas caisse le jeu		160,00
Triangle SUP les 2 pièces	5467 5220 15028 15027	200,00
Triangle INF. les 2 pièces	5221 5468 15017 15018	300,00
Allumeur	001-40	150,00
Mécanisme embrayage	1501	100,00
Couvre culasse Djet 5 alu ailette		800,00
Couvre culasse Gordini ailette		800,00
Joint de vitre et custode Djet les 4 pièces	6014.6015.6016.6017	550,00
Joint capote et hard top Missile/ Le Mans		180,00
Pare brise chauffant Triplex Djet		2500,00
Radiateur Le Mans		1000,00
Pare choc AV Missile		1400,00
Pare choc AR brut fonderie à polir Missile		1300,00
Fusée Djet 5	5207	800,00
Fusée Jet 6	15012	800,00
Carter alu petite ou grosse ligne		2100,00
Ensemble de rotule diam 6	216	10,00
Vis de cardan la pièce	5246-2	3,00
Feux AR luxe la paire	7404	350,00
Feux AR ordinaire la paire	7406	120,00
Documentation complète		300,00
Catalogue pièces détachées		110,00
Manuel réparation		120,00
Courrier service après vente		50,00
Leesting		40,00
Papillon de roue brut fonderie la pièce	5242	70,00
Volant bois MOTOLITA	4125	650,00
Moyeu de volant		100,00
Compteur ou compte tours la pièce	7506-1.7507-1	650,00
Renvoi sélection vitesses	1315-1	120,00
Macaron Matra Sports tissu		40,00
Plaque voyant version luxe	7563	100,00
Ressorts Pédalier D et G La Paire	5508-5509	50,00
Cable de compteur	7509	300,00
Toutes pièces polyester sur commande		