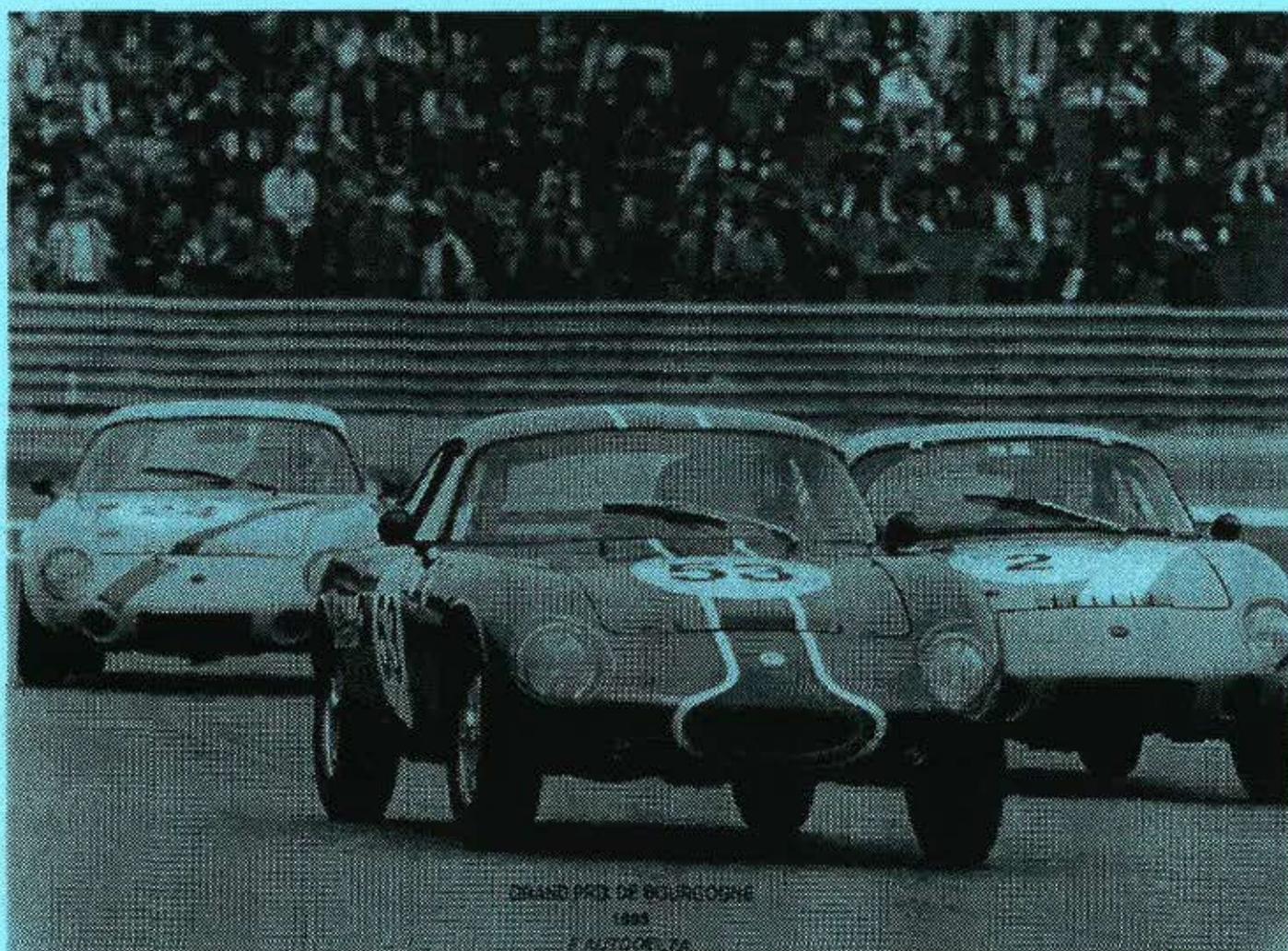


DE RENE BONNET A



MATRA SPORTS



BULLETIN DE LIAISON

1^{er} TRIMESTRE 98

N°21

LE MOT DU PRESIDENT

Nous voilà repartis pour une année qui sera riche en découverte de voitures sortant de restauration.

En effet, nos amis Messieurs Best et Michelin de Saint Etienne nous invitent à découvrir leur région les 30.31 Mai et 1er Juin(voir article) et les 26 et 27 Septembre j'espère rencontrer tous les membres du R.B.M.S à notre assemblée générale à Romorantin.

Par ailleurs, le club relance la fabrication de glace de porte pour Djet.Si vous êtes intéressé, contactez le secrétariat.

J'ai observé que vous étiez un peu plus courageux pour écrire des articles, ne baissez pas les bras,continuez, car lire une revue avec des articles "fait main" est beaucoup plus agréable que de bouquiner un bulletin fait avec des articles de presse automobile.

Je ne vais pas être trop bavard,car je pense qu'il y a peut-être un peu de mécanique ou des petites finitions à faire sur votre voiture pour qu'elle soit prête à faire les sorties.

BON COURAGE A TOUS

VOTRE PRESIDENT

SOMMAIRE

PAGE 2: le mot du président

PAGE 3.4.5 : un Missile au pays des chameaux par Mr PORTAL

PAGE 6: Djet quand tu nous tiens par Mr GROS

PAGE 7.8.9.10.11: Carbu Zénith documentation d'époque par Mr HEBERT

PAGE 12: Matra trente ans déjà par Mr GRENTE

PAGE 13: Sortie annuelle par Mrs Best et Michelin

PAGE 14: infos diverses

PAGE 15: petites annonces et infos diverses

PAGE 16: liste de pièces détachées

UN MISSILE AU PAYS DES CHAMEAUX

Engager une RENE BONNET MISSILE à la TRANSTUNISIENNE . Le pari paraissait hasardeux, mais, après tout, la voiture avait déjà participé au FOREZ et aux ROUTES du NORD, sans problème, parcouru pas mal de kilomètres depuis sa restauration en 1996 et nous avions confiance dans la mécanique. D'autant plus que nos amis belges, organisateurs du rallye, annonçaient un parcours touristique à coloration rallye de régularité, sur 1700 kms avec 95% de routes goudronnées, le reste sur piste en dur.

Il faut préciser que les règles des rallyes de régularité belges ne sont pas les mêmes que chez nous. Avec nos amis français, qui avaient engagé une AC BRISTOL de 1957, nous avons mis deux jours à en comprendre le fonctionnement.

En BELGIQUE la règle est la suivante. Vous avez une étape d'un certain nombre de kilomètres à parcourir à une moyenne donnée de 49,999 kmh. Ce qui, en principe, vous donne l'heure idéale d'arrivée. Eh bien pas du tout. L'avance est autorisée, car le RT (épreuve de régularité) est un tronçon de 15 kms environ dans un endroit du parcours et c'est seulement durant ce tronçon que vous devez respecter la moyenne. Le Roadbook vous indique l'endroit où il commence, son heure d'ouverture et de fermeture. Du moment que vous vous présentez dans cette fourchette horaire, vous êtes bons. Le reste du parcours vous pouvez rouler comme des fous où admirer le paysage. Curieux, non !

Le départ était prévu à Marseille le samedi 4 Octobre. Nous sommes donc mon copilote (ma femme) et moi, descendus en deux jours en redécouvrant les joies de la Nationale 7. En arrivant au lieu du rendez-vous nous avons eu, moi surtout, un frisson d'horreur. Ce n'étaient que Porsche, Alfa-Roméo, BMW, Jaguar, Volvo, Triumph, Sumbean, Alpine 1600 S, etc, le tout équipé de Halda, Speed Pilot, interphone, arceaux de sécurité, batterie de phares. Tous les as belges de la spécialité étaient là ! Où avions nous mis les pieds!

Pour vous donner une idée, il y avait 5 classes de cylindrée

0 à 850 851 à 1300 1301 à 1600 1601 à 1900 > à 1900 ce qui donnait

1 voiture en classe 1 3 en classe 2 8 en classe 3 10 en classe 4 26 en classe 5

Nous n'avons eu aucun mal à gagner dans notre catégorie. Encore fallait-il aller jusqu'au bout.

Arrivée à Tunis à l'heure prévue après une traversée sans histoire. Débarquement, formalités (très longues, près de 3 heures) et tout de suite dans le vif du sujet.

1ere étape TUNIS TABARKA 239,760 kms

Nous prenons la direction de Bizerte et de l'Algérie, (Tabarka est pratiquement sur la frontière) et faisons connaissance avec les routes, les conducteurs et surtout les piétons tunisiens. Les règles de circulation, oui ils en ont entendu parler, quant à les appliquer, c'est autre chose. Mais ils sont très gentils et les chauffeurs n'hésitent pas à prendre le bas côté pour vous laisser passer, et quand on voit la gue... des bas côtés tunisiens ! De plus, toujours un petit appel de phares ou d'avertisseur pour vous dire bonjour. Ça, c'est le bon côté.

Au passage, un grand coup de chapeau aux rédacteurs du Roadbook qui n'a jamais été pris en défaut que ce soit sur les distances ou les changements de directions.

De même, à la police tunisienne qui se trouvait, de jour comme de nuit, aux carrefours importants ou perdus dans la campagne et qui arrêtait toute la circulation pour nous faciliter le passage.

Dans une région très montagneuse et sur un parcours très sinueux nous effectuons nos deux premières RT. Mon copilote, dont c'est une grande première, se mélange un peu les pieds entre le RétroTrip, les chronos, le roadbook, mais nous nous en tirons sans trop de pénalités.

La voiture se comporte bien, tire bien en côte, ne chauffe pas (ça je craignais) bref tout va bien.

Nous arrivons à Tabarka après 4h48 de route, dans l'heure idéale! Hôtel magnifique, temps magnifique, tout est pour le mieux.

Au classement provisoire, nous sommes 36ème.

2eme étape TABARKA KAIROUAN 380 kms

Après une bonne nuit et toujours sous un soleil magnifique, nous quittons Tabarka en direction de Teboursook. Nous traversons les ruines de BULLA REGIA ville antique à 70 kms de Tabarka, site remarquable et inattendu dans cette région. Un RT sur le parcours, tout se passe sans encombre et nous arrivons à Teboursook pour déjeuner.

Sur la 2eme partie de cette étape, il était prévu 2 RT qui devaient être très sélectifs. malheureusement des orages aussi soudain que violent s'abattent sur la région entraînant des coulées de boue qui rendent les routes impraticables. Les RT sont annulés et nous regagnons Kairouan par un itinéraire de secours mis en place en catastrophe par les organisateurs.

3eme étape KAIROUAN TOZEUR 460 km

Kairouan, ville sainte de l'Islam et lieu de pèlerinage, est réputée pour ses tapis mais certainement pas pour son hôtellerie. Après une nuit passée à chasser les moustiques, nous partons en direction de Tozeur.

D'emblée, le paysage change et nous franchissons une série d'oueds, normalement asséchés en cette saison mais dont certains charrient de l'eau et de la boue, restes des orages de la veille. Nous passons à gué, de l'eau jusqu'aux portières, avec la crainte de noyer le moteur.

Deux spéciales nous attendent coup sur coup. Au contrôle de la première, un bruit bizarre se fait entendre sous le capot. Le ventilateur électrique vibrait de façon inquiétante. J'ai pensé que la poussière des jours précédent était en train de le faire gripper. Solution, rouler le plus doucement possible pour éviter sa mise en route. Pas facile à faire quand la température se situe autour de 28° et que la route monte, monte. Inutile de vous dire que les pénalités tombaient et que pour nous, au moins sous sa forme compétition, le rallye était terminé.

Arrivé au terme de la demi étape, au déjeuner, j'ai regardé d'un peu plus près. En fait, en traversant l'oued en crue, un bloc de boue bien gluante s'était collé sur une pale du ventilateur le déséquilibrant complètement. Un nettoyage rapide et tout est rentré dans l'ordre.

L'étape de l'après midi jusqu'à Tamerza nous verra faire du tout terrain, un pont ayant été emporté la veille. Tout le monde passe, y compris le Missile, mais ce fut vraiment juste.

Après Tamerza, l'organisateur nous avait concocté une spéciale de nuit, d'environ 70kms, non prévu au roadbook. Alors là, nous avons eu la peur de notre vie! Au début nous avons essayé de tenir la moyenne. Mais de nuit, avec mes deux petits phares de 45 watts chacun, sur une route de montagne défoncee, sans ligne blanche, sans parapet, avec le vide au bout de chaque virage, j'ai vite levé le pied. Aucune envie de terminer dans un ravin, tant pis pour le classement. Nous avons roulé pépère en essayant de gêner le moins possible les concurrents qui nous doublaient.

Et malgré tout ça 34eme au provisoire. On remonte

4eme Etape TOZEUR MATMATA 340kms

Nous quittons Tozeur en convoi sous escorte policière. En effet, depuis notre arrivée en Tunisie nous étions régulièrement lapidés dans tous les villages traversés. Peintures abimées, pare brises cassés et même passage à l'hôpital pour une concurrente qui a eu la joue ouverte par une pierre. Pourquoi cette hostilité de la part des jeunes, essentiellement 8 à 12 ans. Personne n'a pu ou n'a voulu nous donner une explication valable. Et cela s'est renouvelé jusqu'à la fin de notre parcours au Nord comme au Sud.

Nous traversons le CHOTT EL DJERID le plus grand lac salé d'Afrique du Nord, asséché en cette saison. Pas de mirages, nous sommes trop tôt le matin, il ne fait pas assez chaud. Par contre beaucoup de chameaux en liberté qui nous regardent passer avec indifférence. Les

animaux domestiques vivent en liberté en Tunisie, et nous avons rencontré sur le bord de la route des cadavres récents de chiens, d'ânes ou même de chameaux tués dans la nuit par un véhicule qui n'avait pas pu les éviter.

Nous roulons vers Douz. Une spéciale nous attend bientôt. La seule de la journée, pas longue, juste 8 kilomètres, mais tout le monde s'en souviendra longtemps. Un enchevêtrement de pistes sans indication, des changements de direction tous les 10 ou 20 mètres avec obligation de sortir et d'arriver dans le bon sens. Il y avait des voitures dans tous les azimuts. On a bien rigolé. Enfin, nous, d'autres beaucoup moins, en particulier un équipage dont je tairai le nom, grand spécialiste des rallyes et qui, de surcroît, brigait la première place. Pour s'être présenté au contrôle dans le mauvais sens, il a pris 900 points de pénalité perdant ainsi toute chance au classement. Il y avait une de ces ambiances dans le couple, le soir à la veillée!

Nous continuons en direction de Matmata, le village troglodyte, où nous arrivons au soleil couchant. Nous sommes en montagne, le ciel est très pur, le paysage, magnifique.

Et nous savourons la joie d'être 30ème au classement provisoire.

5ème Etape MATMATA EL JEM 370kms

Départ 8h00. C'est certainement la plus belle étape du rallye. Au bout de 30kms de paysages superbes, première spéciale de la matinée. La route, très sinueuse, nous conduit dans la montagne vers d'anciens villages, bases de rebelles berbères. Première, seconde, rarement la troisième. Le Missile peine et chauffe, plus de 100° au thermomètre. Va-t-il aller jusqu'au bout? Impossible de tenir la moyenne dans ces conditions. Quelques chevaux supplémentaires seraient les bienvenus.

Au 50ème kilomètre, rebelote, 2ème spéciale dans le même style de route et de paysage. Pour peaufiner le classement, qu'ils ont dit, les organisateurs!

Après déjeuner, direction El Jem point final de la partie rallye. Nous traversons Gabés, le plus grand et le plus connu des oasis de Tunisie et nous arrivons sous la pluie devant le plus grand Colisé du monde après Rome et Capoue, construit par les Romains au 1er siècle. Nous n'avons pas le temps de capoter, le soleil est déjà revenu.

Mais notre séjour ne s'arrête pas là. Les organisateurs avaient prévu deux jours de repos sur la côte méditerranéenne dans un hôtel de MADHIA à 70kms de là.

Repos, détente, oui, gastronomie, non, car l'Islam ne connaît pas le saucisson sec. Tant pis, mais ces deux jours nous ont permis de faire plus ample connaissance avec les autres concurrents. Les Belges en particulier, qui connaissaient le nom de RENE BONNET, mais qui ont été surpris par les performances du Missile. Pensez donc, un 845cm³, c'est incroyable.

C'est vrai, j'allai oublier. Nous avons été jouer dans la cour des grands.

31ème au classement général. Pas mal ne trouvez-vous pas.

Et bien sûr 1er de la catégorie. On étaient les seuls!!

Dimanche 12

Départ vers Tunis pour le retour en France. Formalités aussi longues qu'à l'arrivée. Traversée très pénible due à une mer démontée. huit^{heures} de retard et retour sous la pluie. Mais ça, c'est une autre histoire.

En conclusion, la Tunisie est un pays merveilleux. Si l'aventure vous tente, malgré les petits inconvénients, la Transtunisienne est reconduite en 98. Grâce aux sponsors, le prix est tout à fait intéressant. Si vous êtes partant, je peux vous donner les coordonnées de l'organisateur.

Quant à la voiture, 4500kms parcourus sans avoir consommé une goutte d'eau ou d'huile. Merveilleux n'est-il pas vrai.

J. PORTAL

DJET, QUAND TU NOUS TIENS !

En 1972, j'avais 22 ans, je rêvais depuis longtemps, sans trop y croire, d'avoir un jour une Matra Djet.

Par hasard, j'apprend que le frère d'un de mes anciens camarades de classe en possède une dont il veut se débarrasser.

Rendez-vous est pris.

Tout de suite, je suis impressionné par la beauté de la voiture, rouge vif avec des bordures d'ailes jaune.

L'essai sur route, en tant que passager, à fond sur les routes de campagne m'impressionne vraiment : On le comprendra d'autant plus facilement quand on saura que la voiture de mes parents était à l'époque, une Ariane 4 Simca, dans laquelle nous étions toujours à 5.

L'affaire est conclue à 6000f (je ne sais pas ce que cela représentait exactement à l'époque, d'autant plus que c'était mes parents qui payaient).

La voiture est rapatriée avec mon père par des petites routes discrètes et prudemment car la voiture n'est pas assurée.

Le lendemain, je décide d'aller faire un petit tour: la pédale d'embrayage s'enfonce, du liquide coule sous la voiture, plus d'embrayage.

Mon père me dit de rendre la voiture à l'acheteur car nous n'aurons que des ennuis avec celle-ci, ce qui fut fait le jour même à mon grand regret (aujourd'hui je sais que c'était simplement le récepteur d'embrayage qui avait lâché, ce qui n'était pas grand-chose, mais je n'y connaissais alors rien en mécanique).

La décision fut prise d'acheter une voiture neuve: je rêvais donc en regardant les documentations sur la Matra Bagheera, la CG, la Lancia HF, l'Alfa Romeo GT Junior et la Berlinette Alpine.

Le choix évident pour moi était l'Alpine, en pleine gloire à l'époque, une voiture d'un dessin exceptionnel. Le gros problème c'était le prix: 27.700f pour une 1300 version 85: une folie!

J'avais quelques économies, la grand-mère aussi et le rêve se réalise: après 5 mois de délai, la voiture m'est livrée en Décembre 73.

Mais 25 ans après, je n'ai pas oublié le Djet. Il y a 2 ans, je me suis mis en tête d'en acheter un. Pas si facile que ça, surtout que je ne voulais pas me lancer dans une restauration totale.

J'ai appris que ma voiture de 1972 avait fini accidentée (le vendeur m'a expliqué que c'était un Djet 5 sur laquelle il avait figolé le moteur, équilibrage.... et d'autres détails, dont je ne m'étais pas soucié à l'époque).

La recherche fut donc classique, grâce aux annonces de la vie de l'auto. Beaucoup d'occasions avec un gros travail à faire mais cela m'a fait voyager (dont 2 fois coup sur coup dans le Pas de Calais c;a;d;loin!).

Finalement, j'ai trouvé mon bonheur à Angoulême, un Djet VS impeccable de carrosserie sur laquelle j'ai refait les freins entièrement neuf. Le moteur sera certainement à refaire, mais on verra cela plus tard. Elle est équipée de jantes Gotti en 13 et elle est Bleu Matra.

J'aimerais retrouvé 4 jantes d'origine avec enjoliveurs (pour pouvoir l'exposer en strict origine).

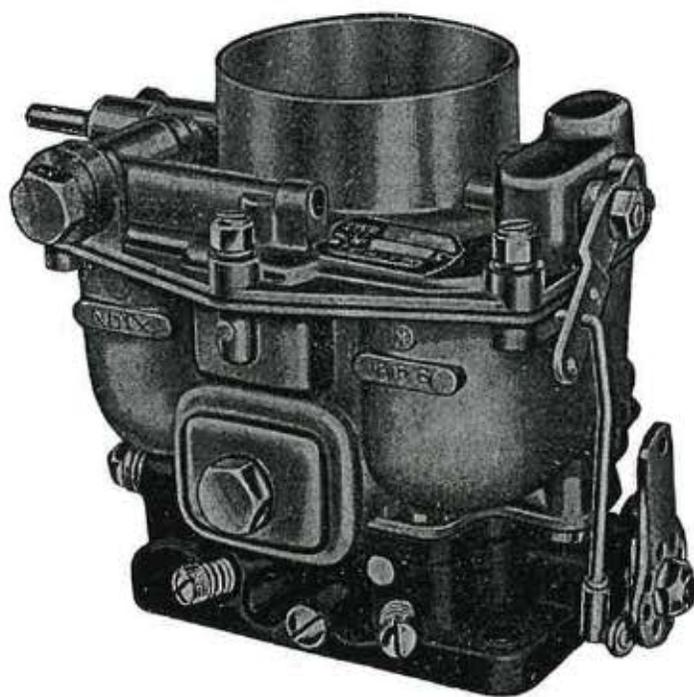
A coté de cela, j'ai toujours conservé mon Alpine qui a maintenant 43000KM d'origine. Les 2 voitures ont chacune son charme. Néanmoins, c'est en 4 CV Renault que je vais travailler tous les jours: Cela va moins vite, mais c'est toujours la même philosophie!

Mr PIERRE ALAIN GROS

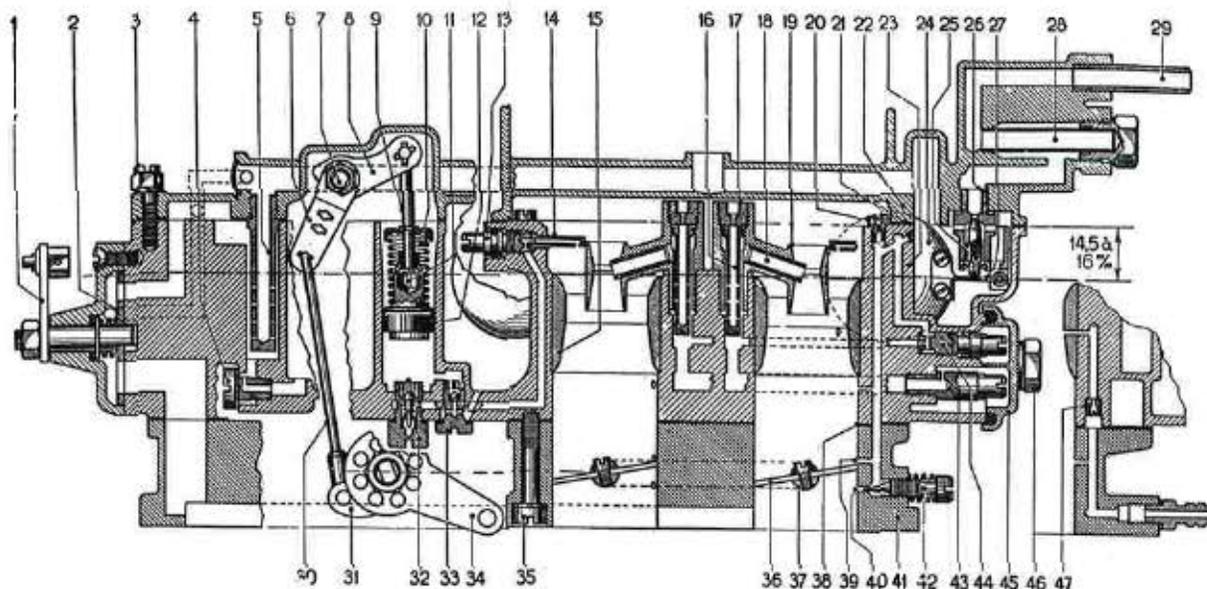
ZENITH CARBURATEUR



CARBURATEURS : 32 et 38 NDIX



NOTICE DESCRIPTIVE RÉF. 1110b



Le carburateur 32 ou 38 NDIX est un double corps, tous terrains et étanche; c'est-à-dire qu'il est insensible aux inclinaisons du véhicule ainsi qu'aux accélérations, coups de freins, effet des virages, etc... et que d'autre part, toutes les prises d'air d'émulsion de starter, de mise à l'air libre de cuve, etc... sont faites dans l'entrée du carburateur, cette entrée pouvant être facilement reliée à un filtre à air. Il est d'un encombrement réduit et tous ses gicleurs sont d'un accès facile.

Chaque corps comporte ses circuits autonomes de carburation principale et de ralenti. Les autres éléments: niveau constant, entrée d'air et starter, sont communs aux deux corps. La pompe d'accélération est également commune, mais son circuit se divise avant les gicleurs de pompe (un par corps).

Le 32 ou 38 NDIX est composé de trois parties principales:

- 1° — Le corps-papillon 41 qui porte les papillons 36 montés sur un axe commun 37, lequel peut recevoir le levier de commande des gaz 34 et sa butée à l'une ou l'autre de ses extrémités.
- 2° — Le corps-cuve 23 où se trouvent réunis tous les éléments essentiels ainsi que le flotteur 24. Le diffuseur est incorporé dans le cas du 38 NDIX; il est amovible dans le cas du 32 NDIX.
- 3° — Le couvercle d'entrée d'air 22 portant le tube d'arrivée d'essence 29, la crépine de filtre 28 et le siège de pointeau 26. L'arrivée d'essence est possible par raccord orientable.

Le corps-papillon 41 est assemblé, avec interposition d'un joint 38, au corps-cuve 23 par quatre vis 35 à tête noyée dans la bride inférieure de fixation du carburateur. Le couvercle 22, avec un joint 21, est fixé sur le corps-cuve 23 par cinq vis à tête 6 pans fendue 3.

L'essence arrive au carburateur par le tube d'arrivée d'essence 29, traverse la crépine de filtre 28, puis le siège de pointeau 26 et pénètre dans la cuve dont le niveau est maintenu constant par le flotteur 24 et la bascule 27 agissant sur le pointeau 25. Ce niveau doit s'établir, sauf exception, à une distance de 14,5 à 16 mm du bord supérieur de la cuve.

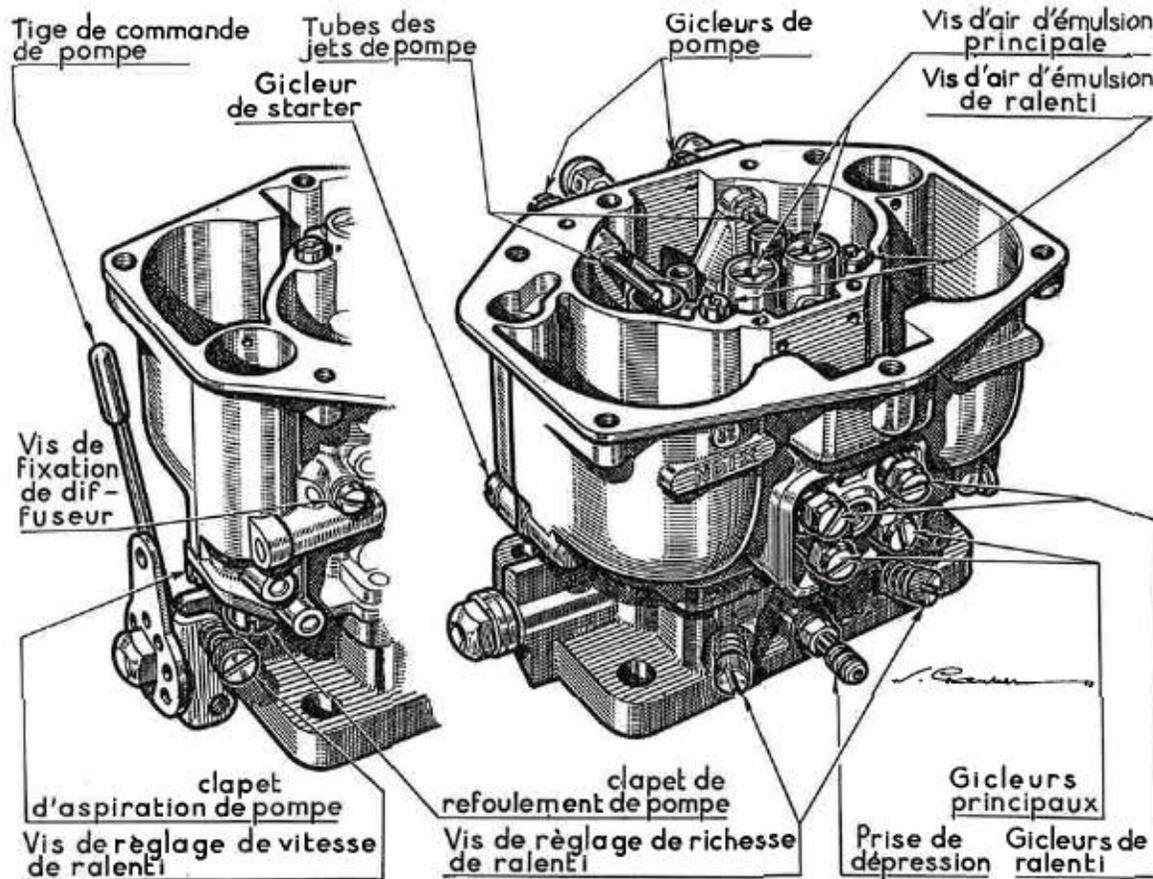
RALENTI ET PROGRESSION

Pendant la marche au ralenti, l'essence débitée par le gicleur principal 43 est dosée par le gicleur de ralenti 44 pour chaque corps et émulsionnée par l'air traversant le calibrage de la vis 20; puis le mélange est de nouveau pulvérisé dans le courant d'air d'admission au moteur à la sortie des orifices 40 et 39.

Pour les 32 NDIX équipant les Vedette, Chambord, Beaulieu, Présidence et Ariane 8, les 2 gicleurs de ralenti 44 sont remplacés par 2 porte-filtres. Les gicleurs de ralenti sont alors vissés au-dessus de la cuve en avant des ventilations ralenti 20, carter des gicleurs vers soi.

L'orifice inférieur 40 (trou de ralenti) est contrôlé par la vis pointeau 42, qui dose la quantité d'émulsion introduite dans le corps de carburateur définissant ainsi la richesse du mélange. En dévissant cette vis, on enrichit le mélange, on l'appauvrit en vissant.

En accélérant, l'orifice supérieur 39 (trou de progression) débite progressivement aux faibles ouvertures du papillon une quantité croissante de mélange, assurant ainsi la liaison entre le fonctionnement au ralenti et la marche normale.



MARCHE NORMALE

Pendant la marche normale, l'essence est contrôlée directement par le gicleur 43 de chaque corps, puis arrive au pulvérisateur 16. Ce dernier est maintenu en place par la vis calibrée d'air d'émulsion principale 17, dont la double fonction est de produire d'une part une première émulsion de l'essence et de définir d'autre part, conjointement avec le pulvérisateur, l'automatisme du carburateur.

La dépression produite dans la tubulure d'admission par la rotation du moteur provoque dans le diffuseur 15 et le cône de diffusion 19, l'amorçage puis le débit croissant de l'émulsion fournie par le système principal (gicleur, pulvérisateur et air d'émulsion).

REPRISES

Les reprises sont assurées par la pompe de reprise commune aux deux corps. Son piston est commandé mécaniquement par l'intermédiaire du système de leviers, axe et biellette 31, 30, 6, 7 et 8 lorsqu'on ouvre les papillons 36.

Le fonctionnement de la pompe de reprise est le suivant:

A la remontée du piston, c'est-à-dire à la fermeture des papillons, l'essence est aspirée sous le piston 12 en ouvrant et traversant le clapet d'aspiration 33.

A l'accélération suivante, la tige 9 du piston se déplace de haut en bas dans la cavité 11 en comprimant le ressort 10 sur l'essence contenue dans le cylindre. Cette essence comprimée ouvre le clapet de refoulement 32, le piston 12 de la pompe descend, et l'essence, dont le débit est contrôlé par le gicleur de pompe 13, gicle dans chaque corps par le tube de pompe 14.

DOUBLE ALIMENTATION

La disposition du circuit de pompe de reprise prévoit qu'à partir d'une ouverture donnée des papillons, l'extrémité inférieure de la pompe 12 vient buter sur la queue du clapet de refoulement 32 et ouvre ce clapet; les gicleurs de pompe peuvent alors débiter sans qu'il y ait mouvement du piston de pompe. Il est ainsi possible de créer un léger enrichissement au régime maximum à plein gaz.

DÉPART A FROID STARTER

Le départ à froid est assuré par un starter à gicleur 4 du type progressif pratiqué par ZENITH.

Un plateau 2, lié au levier 1, commandé par la tirette de départ, donne la richesse maximum pour le départ avec la tirette à fond. Le starter est du type progressif, c'est-à-dire que le mélange qu'il débite est à sa richesse maximum lorsque le levier de starter est tiré à fond et que cette richesse décroît progressivement jusqu'à la mise hors circuit du starter en repoussant peu à peu son levier de commande 1. De cette façon, le moteur peut tourner sans aucun engorgement depuis sa mise en route à froid jusqu'à ce qu'il ait atteint sa température normale de fonctionnement.

DÉMONTAGE DES GICLEURS

Tous les gicleurs sont accessibles sans clé spéciale.

Les gicleurs principaux 43 et les gicleurs de ralenti 44 sont groupés sous un carter 45 fixé par la vis centrale 46.

Les gicleurs de pompe 13 et le gicleur de starter 4, montés horizontalement à l'extérieur du corps cuve sont directement accessibles côté starter.

Le démontage des autres pièces du carburateur n'est en principe pas à faire, mais il peut néanmoins s'effectuer très facilement sans outils spéciaux.

PRISE DE DÉPRESSION POUR AVANCE A L'ALLUMAGE

Ces carburateurs comportent une prise de dépression pour avance automatique d'allumage à simple ou double dépression, suivant que la vis 47 est bouchée ou percée à un calibre déterminé. Si le système d'allumage ne nécessite aucune prise de dépression, le raccord est remplacé par un bouchon.

ENTRETIEN

Aucune précaution spéciale pour l'entretien de ce carburateur. Un nettoyage de temps à autre et plus particulièrement si la voiture a été immobilisée un certain temps.

Société Européenne
de Carburateur
17, Rue Louise-Michel
92 - LEVALLOIS-PERRET
N° 10001 - BREVETÉ
- 110 5 - 10/69 - 2000

Société du Carburateur ZÉNITH

Société Anonyme au Capital de 6.135.000 Francs

DIRECTION - SERVICES : CONSTRUCTEURS, VENTE DÉTAIL, ADMINISTRATIFS

Registre du Commerce Seine 57 B 5501
Adresse Tél. CARBUZENI-Levallois

17, Rue Louise-Michel
92 - LEVALLOIS-PERRET

Rép. Prod. 1655 Seine C. A. O.
TÉLÉPHONE : 737-17-02

Vehicule BONNET DJET	Moteur RENAULT 1100	Symbole Client	Carburateur Type 52 NDIA
			Marquage 27-2/64
			Référence Rapport n° 1712 DT./BF

	RÉGLAGE		Rep
	DÉSIGNATION	NUMÉRO	
	Diffuseurs	4.V.02.039	23 1
	Gicleurs principaux	G.353.05	135 ✓ 2
	Pulvérisateurs	P.634.54	4 S 3
	Ventilations principales	G.354.10	120 ✓ 4
	Venturis à tubes - Ø tubes Ø balayages	4.V.02.003	45 - 80 ✓ 5
	Gicleurs de ralenti	G.354.02	50 ✓ 6
	Gicleurs air ralenti	G.354.11	100 × 7
	Trous de progression - trou d'avance(23)	3.V.02.094	140 - 140 8
	Trous d'anti inversion		150 9
	Gicleur de double alimentation	S.750.01	100 ✓ 10
	Gicleurs de pompe	4.V.02.009	45 ✓ 11
	Coiffes de pompe -marquées 3	C.115.03	70 longues ✓ 12
	Trou de fuite dans piston - course		sans -moyenne 13
	Ressort de pompe	R. 715.09	14
	Siège de pointeau	S. 745.52	175 × 15
	Flotteurs	4.V.02.015	16
	Cote niveau sous face joint(mm)pression(mb)		16 ± $\frac{0}{1,5}$ - 150 17
	Gicleur starter	G.353.15	100 ✓ 18
	Air starter dans plateau -position carter	P.648.02	5 mm - bas 19
	Prise d'avance (gicleur équilibrage bouché)	T.785.21	20
	Aiguille de correction - cône - calage		sans 21
	Levier de commande papillon - calage	L.475.03	22
	Levier de commande papillon - montage coté		arrivée essence 23
	Arrivée d'essence	R.690.01	4 x 6 24
	Mise à air cuve	intérieure	standard 25
	Pré réglage vis butée papillon		26
	Pré réglage vis dosage ralenti		27
			28

MODIFICATIONS	DU		ÉLÉMENTS		DU		RÉGLAGE			
	Ind	Date	F°	Repère	OM. n°	Ind	Date	F°	Repère	OM. n°

Etablie par	Vérifiée par	Date
-------------	--------------	------

Propriété de la SOCIÉTÉ du CARBURATEUR ZÉNITH Folio NOMENCLATURE 11
 Reproduction et exécution interdites sauf autorisation de la S^{té} N V 109 019

MATRA, TRENTE ANS DEJA...

Le 27 Septembre dernier, près de 300 véhicules MATRA s'étaient donnés rendez-vous pour la première fois sur le circuit de Mortefontaine, dans l'Oise...



- 25 ans plus tard, la M.S. 650 fait encore sensation -

Les dirigeants de MATRA Automobile avaient en effet décidé de fêter dignement leur trentième anniversaire.

De l'autoroute au chemin vicinal en passant par la petite départementale, un véritable dédale devenait le parcours obligé de chaque participant. A l'issue de ce long cheminement, seul le vrombissement des moteurs venait perturber la quiétude de ce lieu isolé.

Racheté à SIMCA à la fin des années 60, ce centre d'essais permit dès lors à MATRA (Mécanique Aviation TRAction) d'y faire évoluer ses prototypes et de donner naissance à sa première voiture: la 530.

Ce n'est que trois décennies plus tard que Philippe GUEDON, actuel PDG de MATRA Automobile, décida d'organiser ce grand regroupement de tous les amateurs et professionnels dans ce lieu chargé d'histoire.

Ainsi, au centre de l'anneau de vitesse, les voitures étaient regroupées par modèles et les plus belles d'entre elles destinées

à recevoir un prix d'excellence. Par ailleurs, une vue panoramique en montgolfière, une visite des circuits en Renault Espace ou encore l'exposition des plus prestigieuses automobiles MATRA-SPORTS étaient proposées aux invités dans l'attente des résultats du concours.

C'est en fin de matinée seulement, qu'aux commandes de son propre hélicoptère, Henri PESCAROLO, célèbre pilote spécialement convié pour l'occasion, honora cette manifestation de sa présence. Plus tard, un buffet froid permit aux convives de se restaurer avant de se diriger vers l'esplanade centrale où il était permis aux concurrents les plus méritants de recevoir leur tout premier prix.

Une courte rétrospective, illustrée d'un commentaire des concepteurs de l'époque, précédait enfin la remise des coupes, et ce pour chaque catégorie.

Au passage de la formule 3 de JAUSSAUD restaurée par monsieur HUMBERT,

président du club MATRA-BONNET de Romorantin, PESCAROLO confia: "A l'époque, J.L. LAGARDERE laissait régner une atmosphère de concurrence insoutenable entre les deux pilotes de Formules 3 que nous étions JAUSSAUD et moi, car nous savions que le meilleur courrait en Formule 2 la saison suivante. J'ai remporté le championnat, mais nous sommes restés de très bons amis malgré tout."

Imaginez la joie des gagnants du premier prix de leur catégorie qui, aux côtés du triple vainqueur des 24 heures du Mans, Henri PESCAROLO, réalisaient un tour d'anneau de vitesse dans le prototype M.S. 650.

"Je l'ai ménagée, avoua le pilote de l'ancienne écurie MATRA SPORTS, en tout cas celle qui se rapproche le plus des modèles actuels, c'est la M.S. 670..."

C'est sur ces derniers mots que l'assistance prépara son départ, la tête pleine de vitesse, de podium, du fameux V 12 mélodieux mais aussi de rêves et d'ambitions.

SORTIE ANNUELLE DU FOREZ

SAMEDI 30 Mai 1998

13 H à 14 h 30 : rendez-vous au centre commercial Géant Casino de la Béraudière(possibilité de déjeuner à la cafétéria)

:

15 H : visite du musée de la mine de St Blienne puits Couriot

17 H: Départ pour les hotels au nord de la ville (liste ci-dessous)

18 H petit tour dans le parc du Pilat avant le diner au restaurant du grand bois dans le parc.

20 H 20H30:diner dans une salle qui nous est réservée.

DIMANCHE 31 Mai 1998

9 H: rendez-vous sur le parking (stas) place Bellevue et départ pour la maison de la parmentière à Jonzieux pour visite et démonstration.

Promenade en direction de St Bonnet le Froid en empruntant une partie de la spéciale du Monte Carlo .Direction Monfaucon en Velay pour le déjeuner.

Pour ceux qui désire arrêter là cette sortie,possibilité de les mettre sur l'autoroute.

Pour les plus courageux, promenade l'après midi avant un resto le soir sur St Etienne et le lundi matin visite du musée auto du Forez et fin de ce week-end.

HOTEL AU CHOIX: BB HOTEL TEL 04.77.79.47.47

1ERE CLASSE TEL. 04.77.92.64.76

CAMPANILE TEL. 04.77.92.37.37

IBIS

FORMULE 1(deconseille pour raison securite des voitures)

Pour plus de renseignements, contactez l'organisateur:
Monsieur BEST Thierry au 04.77.80.01.91

Ne le décevez pas,venez nombreux!!!!!!!!!!

S.O.S COUPES DE L'AGE D'OR 1998

Comme vous avez dû le lire sur le dernier bulletin du mois de Décembre, le club participe aux Coupes de L'Age D'Or à Monthlery les 20 et 21 Juin 1998.

Suite à l'idée de quelques membres actifs, nous nous inscrivons au concours des stands.

Le thème est de marquer la fin de la production de notre voiture préférée (le Djet).

Pour cela nous faisons appel à votre bonne volonté et nous espérons que nous allons avoir beaucoup de belles voitures d'origine et pas de "Custom".

Si vous désirez des tickets demi tarif pour cet évènement, faites le savoir au secrétariat au 02.54.76.02.23.

Alors, Cher Ami, un petit effort, vous avez encore 4 mois 1/2 pour bichonner votre cher voiture qui sera contente de venir s'exposer avec ses soeurs .

LA SAGA MATRA

José Rosinski a édité un livre sur la Saga de Matra en course. Vous pouvez l'obtenir au club au prix de 191f au lieu de 295f + frais de port 52F..Dépêchez-vous, il vous attend. Si vous désirez en contre remboursement les frais s'élèvent à 93f.

SIMILI ET MOQUETTE

Le club propose toujours du simili cuir :3 grains différents au prix de 70f le mètre linaire, en 1.40m de large.

A ce jour (02.02.1998), il reste 4 kits moquette de disponibles .Après il faudra au moins attendre 1 an.

LA SECRETAIRE

PETITES ANNONCES.

CHERCHE: 1 allumeur Gordini avec prise compte tours
Mr DELPIT R. Sébirol, 82110 LAUZERTE

CHERCHE : 2 pare soleil pour Djet
Mr LEROY Y. La Basse Motte 53240 la Baconniere tel;02.43.02.74.35

CHERCHE : 1 pipe Ferry ou autre + carbu Weber 0 40 POUR CULASSE TYPE R8
Mr CERF M.4 Rue de l'Eglise 77410 Messy tel 01.60.26.04.14

CHERCHE : 4 enjoliveurs chromes pour jantes tole R8
2 verre de phare (lame de couteau) pour anti-brouillard Marchal 641
Mr LAGAUTRIERE A. TEL 02.54.35.81.33

VEND : 4 jantes alu d'Alpine A 110 peintes epoxy en 13x5 montées avec des Dunlop
S P Sports juste rodées 2500 f les 4
Mr LAGAUTRIERE A. tel 02.54.35.81.33

CHERCHE : adresse d'un bon sellier pour refaire capote de Missile à prix correct
1 grille de calandre de vieux car Saviem pour mon Missile
Mr MARTIN L.17 Routes des Landes de la Plée 44115 Basse Goulaine

VEND : Rancho grand raid
Mr REUSE Démoranges 23320 ST VAURY TEL05.55.80.28.70

INFOS DIVERSES

Les membres de la région centre ont décidé d'un commun accord de faire une petite sortie, le dimanche 5 Avril 1998, dont le but sera la visite du musée Dufresne le matin, et l'après midi le musée Cadillac. Ces deux musées se trouvent près de Tours dép.37. Il n'y aura pas d'organisation spécifique, si des personnes désirent se joindre à nous, qu'elles contactent le secrétariat rapidement.

4ème Meeting international Simca Matra Talbot du 21 au 24 Mai 1998

Nos amis hollandais nous invitent à leur meeting international qui aura lieu à la date précisée ci-dessus. Il se déroule à côté de Eindhoven. Si quelqu'un voudrait représenter notre association, nous en serions enchantés (une petite prise de participation en bon d'essence pourrait être offerte à toutes personnes y assistant en voiture d'époque). Contactez le bureau très rapidement pour l'envoi d'un dossier.

LISTE DE PIECES DISPONIBLE AU CLUB RBMS. Cette liste annule et remplace les précédentes au 17.01.98

<u>INTITULE</u>	<u>REFERENCES</u>	<u>MONTANT EN F</u>
lunette AR plexis glace	6511	1500.00
Lunette AR plexis glace teintée bleue		1600.00
Bulle de phare la paire	8012.8013	420.00
fixation de bulle la pièce		3.00
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 de fonderie	6202	250.00
Calandre	8006	150.00
Drapeau René Bonnet laiton chromé à peindre		200.00
Charnière porte neuve fixe usinée	6348	200.00
Charnière porte mobile usinée	6345.6346.6445.6446	220.00
Contacteur de porte la pièce	7014	15.00
Macaron rond René Bonnet à peindre		60.00
Boîtier antibrouillard non chromé	7202/5	150.00
Charnière de capot AV	6067.6068	250.00
Sigle DJET/DJET5/DJET5S	8018/3.8018/2	200.00
Enjoliveur bas de caisse le jeu		160.00
Triangle SUP. les 2 pièces	5467.5220.15028.15027	200.00
Triangle INF. les 2 pièces DJET 5	5221.5468	400.00
Triangle INF. les 2 pièces JET 6	15017.15018	300.00
Allumeur	001/40	150.00
Mécanisme d'embrayage	1501	100.00
Couvre culasse DJET 5 alu ailette		800.00
Couvre culasse GORDINI ailette		800.00
Pare brise chauffant triplex Djet sur commande		2500.00
Moyeux de roue DJET 5	5202	500.00
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	5.00
Feu AR luxe la paire	7404	500.00
Feu AR ordinaire la paire	7406	120.00
Documentation complète		300.00
Catalogue pièces détachées		110.00
Manuel de réparation		120.00
Coutrier service après-vente		50.00
Listing		40.00
Papillon de roue brut de fonderie la pièce	5242	70.00
Volant bois MOTOLITA	4125	650.00
Moyeu de volant		100.00
Compteur ou compte-tours la pièce	75006/1 7507/1	650.00
Renvoi de sélection vitesse	1315/1	120.00
Macaron Matra Sports tissu		40.00
Plaque voyant version luxe	7563	100.00
Toutes pièces polyester sur commandes		
Câble de compteur	7509	300.00
Ressort pédalier D et G la paire	5508/5509	50.00
Simili noir 3 grains différents le mètre linéaire		70.00
Ressorts soupapes les 8	018	180.00
Pare chocs AR inox	8015/1	1000.00
Radiateur Le Mans		1000.00
Pare choc AR brut de fonderie à polir Missile		1300.00