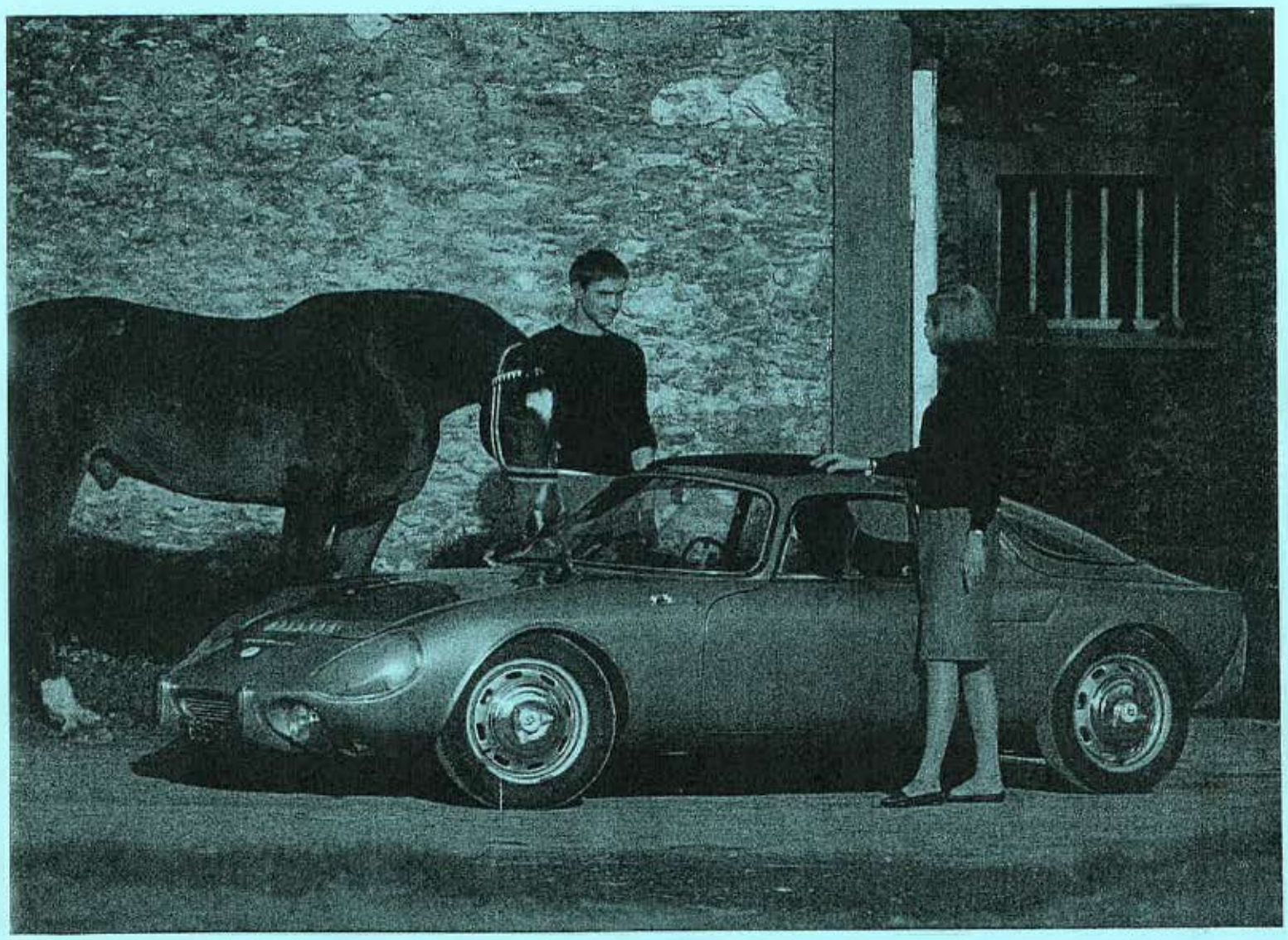
DE RENE BONNET A

MATRA SPORTS



BULLETIN DE LIAISON

2ème TRIMESTRE 99

N°26

LE MOT DU PRESIDENT

CHER AMI,

Ouf ! enfin le deuxième bulletin trimestriel est bouclé.Il a fallu faire un petit peu de remplissage.Ma satisfaction d'avoir un ou deux articles d'avance c'est malheureusement vite estompé.

Nous sommes très content du week-end du Vigeant .Il y avait quand même 15 ou 16 Djet et nous étions 52 à table le samedi soir.Ce genre de manifestation à l'air de plaire,on essaiera d'y reparticiper l'année prochaine.

N'oubliez pas de réserver votre week-end pour l'assemblée générale des 16 et 17 Octobre,la convocation officielle vous parviendra 1 mois environ avant,ce qui évitera de faire un rappel pas toujours bien perçu ni apprécié par ceux qui le font que ceux qui le reçoivent .Malgré tout il faudra répondre.

On pourra se retrouver pour faire la fête aux Coupes de l'Age D'Or à Monthléry les 19 et 20 juin. Le club aura un stand . Amenez vos provisions de bonne humeur (et votre Djet).Mon espérance : battre le record de 1998 c'est à dire plus de 25 Djet.

Votre Président

SOMMAIRE

Page 2 : le mot du président
Page 3 : Sortie de Saumur par la famille Mesnard
Page 4.5.6.7.8. : Suite d'un entretien avec Jacques Hubert par Mr Berger
Page 9 : Le Vigeant par Melle Humbert
Page 10.11 : Centième ...Dernière par Mr Pinaud
Page 12.13 : Fiche technique Djet 5
Page 14 : Week-end à Compiegne
Page 15 : Petites annonces
Page 16 : Liste de pièces disponible au club R.B.M.S

****

SORTIE DU 28 MARS 1999 A SAUMUR

Par une belle journée de printemps, nous nous retrouvons au pied du château de Saumur. En première partie, visite des bâtiments forts bien rénovés et ensuite du musée des arts décoratifs situé au premier étage.

Grâce au guide, nous avons apprécié à leurs justes valeurs les faïences, les tapis et tableaux qui retracent l'histoire du château à partir du 13ème siècle et de tous ses hôtes illustres.

Peu avant midi nous visitions au galop le musée du cheval où le néophyte s'attardait sur les curiosités telles l'étrier pour jambe de bois, à l'étrier lanterne, ainsi que des selles de tous les pays et de toutes les époques. Certains s'étonnaient de l'évolution des mors plus ou moins barbares au fil des siècles.

Le président nous avait déniché un restaurant où il fait bon manger dans une ambiance chaude et ensoleillée comme la journée.

L'après-midi, le musée des blindés dont la visite à été diversement suivie par toute l'équipe en fonction de l'intérêt porté par chacun.

On pouvait découvrir des chars de tous les pays mais aussi des curiosités militaires (le vespa porte bazooka si, si ! !). La rétrospective du débarquement, des dioramas des GROS MOTEURS (24 litres de cylindrée) qui font passer nos mécaniques de Djet pour des modèles réduits.

Sur la route du retour, il a fallut caser chez nous, 4 DJET, 2 530, 1 murena le temps de nous désaltérer et laisser refroidir les moteurs (qui avaient chauffés derrière une chicane mobile : un (très) vieux conducteur indoublable ! ! !)

A l'issue de cette très belle journée passée ensemble, nous nous sommes quittés avec l'idée de nous retrouver bientôt.

ALEXANDRA &OLIVIER

ENTRETIEN AVEC LE MAGICIEN JACQUES HUBERT

Pour éviter de refaire une nouvelle carrosserie pour Le Missile , je suis parti de la Le Mans coupée en quatre ! dans le sens de la longueur pour la raccourcir et dans le sens de la largeur pour la rétrécir ! pour correspondre à la nouvelle caisse , j'ai récupéré des pare brise prévus pour voiture de course trois ans plus tôt; une D.B ,il s'agissait de pare brise d'Alfa S S que j'avais acheté pour correspondre aux règlements du Mans.L'un des deux fut installé sur la maquette du Missile , l'autre servit à faire la maquette de celui du Djet.Ainsi le même pare brise pour deux voitures , l'idée n'était pas si mauvaise après tout !

Au Mans , c'était les barquettes qui couraient , mais elles n'étaient pas fermées, un accident au Nurburing m'a amené à transformer tout l'avant et à concevoir une carrosserie fermée.

L'histoire du Djet est beaucoup plus édifiante , en ce sens que nous ne disposions que de deux prototypes de barquettes pour le Mans , alors que nous étions engagés au moins six fois ! il était donc indispensable de faire fabriquer ailleurs , d'une part par manque de personnel et d'autre part pour accroitre les possibilités de fabrication.

Il fallait donc concevoir une voiture qui ne serait plus en aluminium fabriquée à la main par des carrossiers.Compte tenu d'une longue expérience avec les D.B ,j'ai pensé à faire une coque en plastique.Certes , les Lotus existaient déjà mais elles n'étaient pas fiables , les trains avant et arrière s'arrachaient de leur coque assez facilement.

L'idée m'est venue de faire des renforts métalliques à l'intérieur de la coque , supportant à la fois le bloc moteur boite et les trains avant et arriere avec une bonne résistance.J'ai donc fait un projet de chassis incluant 17 kg de tubes noyés dans le plastique , au total l'ensemble de la coque pesait 90 kg avec portes et capot! cette voiture était construte par Chappe qui faisait les C.G à l'époque.Naturellement , le temps pressait , il fallait qu'elle sorte du moule à temps pour que l'équipe puisse la terminer , ce qui fait qu'elle a prit le départ sans avoir jamais roulé pour les essais !C'était pour le moins un peu osé!

Cette voiture équipée d'un moteur Gordini qui avait le même défaut que celui des barquettes:le bloc cylindre s'allongeait , se déformait , les chemises ne dépassaient plus du bloc et les joints de culasses lachaient systématiquement.Cela a perduré jusqu'à ce que Renault corrige cet inconvénient permettant par la même occasion à l'Alpine de courir sans avoir tous nos soucis!

Nous avons donc ainsi galéré pendant deux ans avec ces ennuis de moteur et lorsque le problême a été résolu , c'est Alpine qui en a profité !.....

M.B Sympathique comme attitude !

J.H (en riant) Ca c'est Renault!!!!

M.B A ce moment la compétition était votre activité principale ?

J.H Non pas seulement , parce qu'il y avait la vente des voitures de séries,dès lors que j'avais terminé le modèle,ça y était,et je ne m'en occupais plus du moment que la mise en série suivait derrière et qu'il n'y avait pas de problème nouveau.A cette époque,les Missile étaient fabriqués à Romorantin,c'est à ce moment que Matra a fait son entrée dans l'affaire Bonnet , ils se sont associés pour reprendre une usine à Romorantin.Bonnet une moitié et Matra une moitié pour le polyester.Donc les carrosseries de Missile étaient faites à Romorantin.Ensuite ils ont fait aussi celles du Djet.Alors là ! ça a été la catastrophe!

M.B...Et pourquoi ?

J.H Et bien par exemple par ce que on changeait sans cesse les cloisons de place et cela posait des problèmes , notamment avec le réservoir d'essence , il n'y avait plus assez d'espace pour l'installer , bref , on me demandais de le modifier , de le faire plus petit , alors qu'il suffisait de coller les cloisons au bon endroit et c'était tout ! il n'y avait pas de suivi.

M.B J'imagine que cette association Bonnet / Matra a du être une grande déception pour vous ?

J.H.. Non pas pour moi, eux ils n'apportaient rien du tout,l'usine se contentant d'envoyer des gens qui ne faisaient rien , tandis que d'autres avaient le projet de tout transformer.Ainsi la bouche du nez avant a été agrandie et le bas du nez frottait par terre, le coffre arrière a été allongé avec pour bénéfice que les valises que l'on pouvait mettre dans l'ancien n'entraient pas dans le nouveau.

M.B C'est un progrès en effet interessant ?

J.H.. Oui (en riant) c'était une belle réussite.Les voies ont étés élargies , avec pour résultat que le chassis poutre n'était plus assez rigide avec une tenue de route plus mauvaise qu'avec les voies plus étroites , ce qui évidemment n'était pas vraiment l'effet recherché.

M.B....Acette époque vous étiez "René Bonnet" ou "Matra"?

J.H...J'étais encore chez Bonnet mais ensuite Matra a complétement absorbé René Bonnet qui a conservé ses locaux pour faire de l'après -vente et de la réparation.

Pour ce qui me concerne , avec trois autres nous avons rejoint Matra.Pour illustrer le mode de fonctionnement , voici une anecdote: Il y avait nécessité d'acquérir un garage.Les décideurs se sont adressés à une personne quelconque pour réaliser l'opération , celle-ci qui n'y connaissait rien leur a fait acheter un parking!!!!Il n'y avait pas de murs!!!! Ce qui fait que nous avons dû travailler tout l'hiver dans un local vraiment ventilé....

Plus sérieusement , c'est là que j'ai comencé les monoplaces Matra , par la suite nous avons déménagé pour nous installer dans les hangars Breguet Aviation , où on était un peu mieux , mais il pleuvait quand même à l'intérieur.

M.B...Au bout du compte votre bébé a été considérablement modifié par Matra?

J.H...En effet , mais pas toujours dans le bon sens comme je vous l'ai dit.Un autre exemple : le tableau de bord était initialement équipé de deux gros cadrans que nous faisions spécialement faire par Jaeger , sur l'un était regroupé tous les paramètres moteur et sur l'autre tout ce qui concernait la voiture,c'est à dire niveau d'essence,éclairage,ect ... on avait directement tous les paramètres sous les yeux.Ensuite tout cela a été éparpillé en pleins de petits cadrans pour faire comme tout le monde , alors que çà n'était pas vraiment indispensable et surtout beaucoup moins pratique.

Les pare-chocs aussi;évidemment , des pare-chocs c'est quand même pas inutile à cause des gens maladroits ! je pense aux deux chevaux qui en reculant montaient carrèment sur le capot ! quand ça n'était pas jusqu'au milieu de la voiture.

M.B C'est pas vrai ?

J.H..En riant , mais si , il y a même quelqu'un qui circulait beaucoup dans Paris qui m'a demandé de faire quelque chose pour éviter ce problème.Alors j'ai mis à l'avant de la voiture une petite tige qui dépassait en relation avec un contact d'avertisseur , c'était radical pour stopper un véhicule qui reculait un peu trop!

Em 30 gauche

M.B... Je n'ai jamais entendu parler d'un tel système à l'époque ?

J.H... Evidemment , il n'y a eu qu'un seul exemplaire.Une autre personne m'a aussi demandé de lui faire un attelage de remorque pour tracter un planeur avec son Djet.Je lui ai fait.Et puis Jean Pierre Beltoise aussi voulait un attelage pour tirer des remorques pour ses motos de course,mais ça c'était plus léger.

M.B Monsieur Hubert,pouvez-vous me parler de l'orthographe du Jet?

J.H..Je crois que c'est le fils Bonnet qui est toujours à Champigny qui a choisi d'appeler la voiture Jet , mais René Bonnet qui ne connaissait pas l'anglais était très étonné d'entendre tout le monde dire : Djet,Djet , décida que c'était la bonne prononciation et par conséquent la lettre D a été ajoutée.L'idée n'était pas si mauvaise quand on sait le goût des français pour les langues étrangères. Quelques années plus tard , chez Matra ou l'on parlait qu'aviation , on a dit mais Djet ça ne s'écrit pas comme ça!et le D a disparu..formidable ! ils avaient tous raison notez ,mais pas en même temps.

M.B...Monsieur Hubert , pouvez vous m'expliquer les différentes appellations : V , VS , 6 ?

J.H..C'est parti d'une erreur totale.J'avais pour habitude depuis toujours de numéroter les projets et les voitures dans l'ordre de sortie , de même pour les dessins dans l'ordre ou ils ont étés exécutés.Ainsi le tout premier Djet de course s'appelait CR.B.1.Mais ensuite il y a eu deux puis trois modèles.C'est encore le fils Bonnet qui a dit qu'il faudrait que le modèle le plus bas soit numéroté 1 , le supérieur 2 et ainsi de suite on est ainsi arrivé au Djet 4 qui était le modèle de course, au total tout était inversé.Plus tard , après le Djet 4 , Matra a fait le 5 puis le 6 , en fait ça n'étaient ni les 4 ni les 5 ni les 6 , c'était autre chose ....Mais il fallait bien les différencier.

M.B...Pardonnez moi , je ne comprend pas très bien , est ce que cela correspondait aux modèles de la gamme avec les moteurs Renault 1100,,1100G et 1300 G ?

J.H...Non ,au départ il y avait le Djet de course avec un double arbre fournit par la Régie,qui nous le reprenait après la course , il ne s'agissait que d'un prêt.Le problême c'est que certains modèles étaient vendus à des particuliers , une quinzaine de Djet de course ont étés ainsi vendus donc soit on leur prêtait aussi un moteur double arbre soit on leur vendait un moteur à culasse hémisphérique.

C'est par la suite , lorsque nous avons fait le modèle de tourisme avec chassis séparé , roues en tôle avec le moteur 1100 transformé avec culasse plate , le 1100 G puis plus tard quand le 1300 G est apparu qu'il y a eu les Jet V, VS ,6 .Toutefois avec la culasse plate , un arbre à came différent , des renforts de culbuteurs ect ... le moteur développait 72 chevaux.

M.B... Avec le recul , trente ans après , avec l'augmentation des puissances , 70 chevaux ça semble un peu désert , non ?

J.H ... Oui , mais ces 70 chevaux ils permettaient 180 km/h et ça croyez moi c'est pas désuet ! quand au 1100 G il autorisait 205 km/h ! je pense que peu en sont capables actuellement.

M.B....Cette vitesse de 180 km/h cela correspondait à quel régime moteur ?

J.H...Le moteur de série Renault pouvait prendre 5500 tours , ensuite les soupapes s'affolaient.J'ai donc du changer l'arbre à came ainsi que les ressorts de soupapes.Il fallait des ressorts doubles , de cette façon , il était possible de prendre 6500 tours ,en fait à 5500 la vitesse était suffisante et le moteur à bout.La voiture pouvait aller beaucoup plus vite, mais la motorisation ne le permettait pas , notamment à cause du couple conique trop court.De toutes façons, on ne pouvait pas faire plus grand dans la boite d'Estafette. Il y avait donc la version avec quatrième en prise pour les modèles de tourisme normales,certaines voitures de course avec quatrième surmultipliée pour les culasses hémisphériques et pour les moteurs avec double arbre ,qui tournaient vite,jusqu'à 7000 tours on revenait à la boite avec quatrième en prise.

Tout cela n'était pas sans poser de problèmes par ce que selon que l'on changeait de moteur ou selon les circuits ,les sens des vitesses étaient complétement inversé.Ce qui fait que lorsque le pilote montait dedans ,si l'on avait dû changer la boite et le moteur dans la nuit pour mettre autre chose , il se retrouvait avec une voiture dont les vitesses étaient à l'inverse de ce qu'il avait la veille !

M.B... Vous avez sûrement connu tous les grands pilotes de l'époque ?

J.H...Oui,surtout chez Matra ; Stewart ,Graham Hill ,Jacky Ickx qui était alors un débutant.Pour Matra je faisais les monoplaces F3 et les F2 qui ont été Championne d'Europe pendant trois ans.

M.B.. C'était l'époque de gloire ?

J.H. Les formules 2 couraient en formules 1 obtenant des places de 5ème ou 6 ème,mais avec obligation de mettre des plaques pour les alourdir , car sans la plaque il y avait du souci à se faire!....

M.B...Le succès sur les pistes a du beaucoup contribuer à promouvoir le Jet sur le marché de l'auto pour monsieur tout le monde ?

J.H..Certes ,mais les temps avaient changés,Matra avait de l'argent , pouvait faire de la publicité.Vous savez les journalistes ou plutôt leur rédacteurs en chef , ont un souci principal : surtout ne pas dire de mal d'un constructeur qui leur achète de la publicité !si l'on dit que telle voiture ne vaut rien , on perd le client , surtout pas ça ! j'ai moi même quand j'étais journaliste à Moto Revue , été confronté à ce problème avec le Scooter Terrot qui était parfaitement inutilisable et qui n'a heureusement pas fait carrière .

M.B...Pour revenir au Jet , il a vécu jusqu'en 1968 ?

J.H. Je ne sais pas car entre temps , j'avais quitté Matra , je suis parti avec Beltoise pour faire la monoplace Elina en Formule France.C'était également une coque plastique dont l'une des particularité était d'avoir un siège qui faisait aussi office de réservoir d'essence.

M.B... NON

J.H...SI !siège réservoir , il faut dire qu'avant Matra chez René Bonnet , j'avais fait une monoplace double coque , ça faisait en quelque sorte une double peau à l'intérieur de laquelle on mettait l'essence directement.

M.B...Ca devait être de véritables bombes ?

J.H...Pas du tout , il y a bien eu des accidents , mais pas à ce niveau.

M.B...Il fallait une bonne dose de culot ?

J.H...Oui,mais enfin on arrivait à mettre 80 litres d'essence plus un bonhomme dans un tube de 60 cm de diamètre! il n'y avait pas beaucoup de solutions!sans compter que les autres pilotes n'étaient pas mieux lotis , notamment les anglais , ils étaient à l'intérieur d'un chassis en tube , bien serrés avec un réservoir de chaque coté , directement , sans cloisons , plus un autre au dessus des genoux , et compte tenu des nombreuses soudures , il y avait toujours une fuite quelque part!

M.B...On peut dire que vous avez vécu la folle aventure de l'automobile ?

J.H...Oui , oui , c'était passionnant par ce que sans argent , il fallait bien faire comme tout le monde .Ainsi quand j'ai fait la monoplace R.B , c'était avec un moteur de Renault 8 boite 4 que j'avais transformé.Alors pour courir contre les Cosworth c'était pas facile , facile...
Du bricolage , alors j'ai fini par faire une boite 6 dans le carter de la R8,mais elle n'a jamais été utilisée , car nous avons arrêté avant car chez Matra ou l'on utilisait des moteurs Ford.

M.B....Monsieur Hubert , quel a été votre parcours après Matra ?

J.H...Après Matra,j'ai rejoins J.P Beltoise pendant deux ans pour faire la monoplaceELINA (nommée ainsi en souvenir de sa femme recemment décédée) mais là aussi , ça ne marchait pas fort , alors je suis rentré chez Gordini à Viry Chatillon où j'ai participé à l'installation du banc d'essai et puis j'ai travaillé quelques temps là jusqu'à l'arrêt du programme V8.

Avec l'arrêt du V8 ,il n'y avait plus de perspectives et nous avons quittés l'usine huit personnes en même temps.

Ensuite je suis rentré dans une entreprise qui s'occupait de transformations d'avion à Versailles , c'était tout à fait différent , ça n'était plus de l'automobile , mais ça n'était pas déplaisant car il y avait là aussi des choses à chercher et surtout c'était mieux payé ! malgré tout ,j'ai continué à travailler pour des amateurs qui me demandaient de leur faire des choses comme par exemple des formules France.J'ai même réalisé une monoplace à quatre roues motrices.

Ensuite , j'ai été contacté par de la Chapelle par ce qu'il n'avait lui même pas de connaissance en automobile.J'ai donc fait des projets mais dans la facilité.Ainsi est né un chassis en tube sur lequel on boulonnait tous les éléments train avant et train arrière de l'Opel Manta.Pour fixer tout le train avant il y avait quatre boulons et pour le pont arrière , trois.Il suffisait de mettre les boulons dans les trous préparé à l'avance et ça y était la voiture était sur roues.C'était pas une mauvaise solution:facile et pas cher !!!

Puisque au départ , on utilisait les éléments Opel , j'ai pensé à monter un moteur Opel six cylindres qui allait très bien avec le dessin que j'avais fait c'était une réplique " Bugatti 55" et pour que les proportions soient assez bonnes il fallait un peu réduire la voiture.On voulait imiter des roues de 19 pouces avec des roues de 15;ça fait quand même une grosse différence de taille , pour ne pas que la voiture soit disproportionnée , il était nécessaire de la réduire un peu.Bon l'auto était quand même utilisable,mais le moteur Opel ne plaisait pas à la clientèle qui voulait un moteur B.M.W par ce que ça fait mieux!Alors que le moteur Opel était supérieur au BMW car il avait du couple contrairement au BMW.

Par conséquent , de la Chapelle a opté pour le moteur B.M à la demande des clients , et pour ça il a fallu allonger le capot de 30 CM ce qui fait que la voiture était tout à fait déséquilibrée évidemment.De la Chapelle a réussi à en vendre pas mal au moins 80 entre 550.000 et 800.000f la pièce,je trouve que c'était une belle acrobatie .

MB...C'était quand ?

J.H...Il y a dix ans, je pense vers 1988.En fait de la Chapelle a du commencer il y a vingt ou vingt cinq ans et les dernières voitures il y a cinq ans.

M.B...Alors Monsieur Hubert pour terminer et en vous remerciant vivement pour la gentillesse de votre accueil , le JET ,vous l'avez accouché en quelle année ?

J.H...C'était l'hiver 1961 je m'en rappelle bien par ce que le Mans 1961 c'était Panhard et le Mans 1962 c'était le DJET.

M.B. MERCI INFINIMENT **MAITRE** JACQUES HUBERT

MAURICE BERGER

LE VIGEANT

Après une semaine ensoleillée, on se prépare à faire briller le Djet pour les esais sur le circuit du Vigeant. Samedi matin, réveil a 6h00 ; c'est parti. Oh ! En ouvrant les volets nous voyons le Djet de course dans la cour, on ne manque pas l'occasion de réveiller notreami André Delaunay. Bon tout le monde est prêt alors en route! Au passage on prend Mr Boréan avec sa 530 et Mr Gauthier avec son jet. Après 3 heures de route nous voilà arrivés. Un petit café et on se prépare sur la pré-grille. Je prend ma soeur en passagère pour mes 1er tours de circuit avec ma voiture. Il reste 5 min. avant le départ. Une grosse angoisse envahie tout mon corps , mes jambes et mes mains tremblent.On souffle un bon coup et c'est parti, il ne faut pas louper une pareille occasion de rouler sur un circuit. André ; se met devant moi pour me montrer les bonnes trajectoires. Après un petit tour calme, plus de Djet bleu devant en quelques secondes. 2éme tour un peu plus rapide, puis un 3 éme où je commence à passer un peu sur les vibreurs. Encore un dernier et je rentre au stand : il ne faut pas abuser des bonnes choses ! Je vois plein de Djet parmi les Porsches et même des Ferrari. On se retrouve une bonne bande de copains, mais je ne crois pas voir ceux qui ont demandé de tourner sur un circuit à A G . Quelle honte!

On décide d'aller manger pas trop tard car notre séance est à 14h00 et il faut avoir le temps de digérer. Bien entendu, le repas fût rempli de rires . On se prépare de nouveau, on va se faire un ptit plaisir. Près de 14 Djet sur la ligne de départ. C'est super ! Oh là là , on peut compter environ 50 voitures, je crois que je vais laisser passer les porsches et les alpines , je ne fais pas le poids ! C'est parti , tous le monde est passé. J' arrive au cul d'un Djet immatriculé 18 allez , il faut le doubler; pas de problèmes , on arrive à la ligne droite. je passe la 3 éme, 4 éme je regarde dans le rétro pour prendre le virage ; aucun problème le Djet est loin derrière. Eh oui! nous n'avons pas les mêmes chevaux. Dans l'après-midi, sous le soleil je prends des cours auprès d'André et de son fils pour me perfectionner..

La journée se finit par un bon repas dans un restaurant près de chez Pascal. Merci à l'organisateur de cette rencontre : Mr Massin. Ont ne tardent pas à rentrer pour dormir car le réveil est de bonne heure pour profiter de la journée. Après une bonne nuit de sommeil et un bon café, on repart sur le circuit. On va profiter des essais libres pour que j'apprenne à conduire le djet d' André. Concentrée et toujours prêts à l'heure nous sommes en 1 er position. Jusqu'à la dernière minute je profite des conseils. Vert, nous partons tranquillement derrière le pescar, ça y est le peloton est lâché, cela "déboule" de partout, à droite , à gauche, à une vitesse affolante. Me voilà dernière, j'écoute André qui a l'oeil pointé sur le rétro, impressionnant ! le djet se conduit tout seul , il me manque juste quelques années de conduite. Après quelques tours je m'arrête pour laisser la place à son fils. Ca ne parait pas mais c'est fatiguant. J'en profite pour prendre en photo des djet qui tournent sur le circuit. Ils en profitent tous , soit en touriste ou en "fou" on peut d'ailleur apercevoir un djet jaune dans le sable , pourtant il n'y a pas de plage! Laissons la place aux plateaux porcheet ferrari pour les baptêmes de pistes. Car le but de cette sortie n'était pas seulement pour nous amuser mais aussi pour dire non au cancer , le profit allant au laboratoire de cancérologie- hématologie du C. H. U. de Poitiers. Je vais faire un petit tour auprès des 117 ferrari , un seul mot " magnifique".Je vois la dernière née, elle est superbe . Nous voilà à table, il ne faut pas se laisser abattre. 13h30, André se dirige vers moi, me propose d'être sa passagère pour les deux premiers tours, sans hésitation j'accepte. Nous mettons les casques , les ceintures, et c'est parti. Là !cela change ce n'est plus moi qui conduit et je peux vous dire que c'est impressionnant, et vraiment je le remercie. Le problème est que toutes les bonnes choses ont une fin, alors on se dit au revoir et à l'année prochaine. Pour certains voir la plupart, à la Pentecôte car il faut dire que c'est toujours les mêmes membres que l'on retrouvent. Sinon faute de sortie annuelle, vous pouvez aller supporter les courreurs qui représenteront le club au circuit de Magny Cours les 22 et 23 mai .

Un grand merci à Pascal Massin et tous les participants.
Delphine Humbert

CENTIEME ! ..... DERNIERE ?.....

Je vais essayer de vous faire partager les moments de joie et d'émotion que nous avons vécu Jean Paul et moi,en assurant l'assistance rapide de la MATRA 650 , lors du Tour automobile du centenaire du 19 au 25 Avril dernier.

Voici d'abord un peu d'histoire:

La MATRA 650-03 , propriété du groupe Lagardère a un palmarès déjà étoffé.Cette voiture a gagné avec Jean Pierre Beltoise au volant le Tour Auto 1970 et à hélas terminé le Tour de 1971 dans le ravin.

Réparée,restaurée et entretenue au patrimoine , elle a retrouvé la route en 1992 pour la première édition du tour historique,toujours aux mains de Jean Pierre Beltoise.

Si vous voulez en savoir plus sur cet épisode,interrogez Jean Paul Humbert qui déborde d'anecdotes savoureuses.

Depuis , elle a participé à de nombreuses démonstrations où le bruit strident de son V12 a pu régaler les foules avides de musique.....!

(Damiers Matra,Goodwood , Vigeant , Lohéac , Croix en Ternois , Le Mans , Etc .....

C'est au cours du dernier salon Retromobile que les contacts se sont noués pour participer au Centenaire du Tour de France.

Grace à la bonne volonté de Peter Auto l'organisateur,de Michel Hommel propriétaire d'Auto Passion , de Robert Sarrail des ascenseurs ATS et de la direction de la communication du groupe Lagardère , la voiture a pu être engagée avec HENRI PESCAROLO au volant et PIERRE BARBAZA rédacteur en chef d'Auto Passion en équipier navigateur avec en assistance légère et rapide (?) par Jean Paul Humbert et votre serviteur.

Au grand déplaisir d'Henri , la voiture était engagée en démonstration et portait le N° 0 de 3ème ouvreur , c'est à dire qu'elle ne participait pas à la compétition. Sur les circuits , la prestation d'Henri se limitait à ouvrir la piste dans le tour de formation des plateaux des véhicules participant en V.H.C (course de vitesse).

Cela voulant dire aussi que nous ouvrions la route,donc départ à l'aube ,en général à 7 heure du matin , en compagnie de JEAN RAGNOTTI sur Maxi Turbo et CLAY REGAZZONI sur sa Ferrari Daytona adaptée à son handicap.

Dans ces conditions de participation , nous avons effectué une superbe ballade de 2600 KM a un rythme " très" rapide.Notre grand plaisir a été de se délecter de la musique du V12 parcourant la forêt Vosgienne , la route des vins D'Alsace , les vallées encaissées aux rivières bouillonnantes du Jura , les routes quasi désertes et défoncées , parfois bordées de reste de neige des plateaux de L'Ardèche , et le chant des cigales dans les verdoyantes collines provençales.

Reste que la restauration et l'hébergement furent également à la hauteur de l'évènement . Je vous conseille fortement la visite des chaix du Champagne Pommery à Reims (tout à fait remarquable) et je vous laisse deviner le plaisir de découvrir les buffets généreux dressés dans les allées du musée de l'automobile à Mulhouse (Ah ! le pinot noir Volglencen (1997) servi par des alsaciennes de Pointe à Pitre !....)

Tout ceci pour vous dire que ce Tour Auto est un évènement de qualité qui rassemble de belles voitures , qui traverse des paysages enchanteurs.Ce n'est pas tout à fait des vacances,mais ça y ressemble!

Je vous ferai grace du déroulement de l'épreuve qui s'est très bien passé.Nos interventions se sont limitées à la maintenance de 1er niveau : vérifications générales , niveaux et pression et graissage systématique des rotules.

A part la consommation de 2 batteries liée à l'utilisation quasi permanente de la pompe électrique à essence à haute pression , la défaillance d'une platine d'allumage sous le délude d'Avignon et une crevaison,rien à signaler.

Consommation d'huile généreuse (environ 20 litres pour les 2500 KM) et la consommation d'essence proche de 35 litres aux 100 KM .

Le plus inquiètant provient sans doute de la baisse de pression d'huile du moteur.Au départ du Trocadéro , elle se situait à 4 KG à bas régime , à l'arrivée à Cannes , elle n'était plus que de 2 KG au même régime.Selon Jean Paul, le moteur n'en peut plus.C'est un peu normal après 6000 KM d'utilisation plus ou moins intensive.

Cela veut dire aussi que l'on n'est pas près de se délecter à nouveau de sa musique..... .....compte tenu de la quasi absence de budjet de maintenance et du manque notable de motivation de la part des responsables de MATRA .....

Dominique PINAUD

LE TOUR AUTO EN ALSACE

230 voitures de rêve

Parti de Spa en Belgique et après une escapade en Allemagne, la deuxième étape du prestigieux Tour de France automobile s'est achevée hier soir au parc des expositions de Mulhouse. Organisée avec le soutien des DNA, l'épreuve a réuni plus de 230 voitures de légende et des centaines de spectateurs. Aujourd'hui le Tour a repris la route, direction la Franche-Comté.

(Photo DNA - Arthur Perrin)

(Pages Sports)

MATRA-SPORTS

AUTOMOBILES MATRA BONNET

DESCRIPTION TECHNIQUE

djet 5

MOTEUR :

RENAULT type 1.100 4 temps, 4 cylindres verticaux en ligne, placé devant l'essieu arrière, vilebrequin à cinq paliers, arbre à cames latéral entraîné par chaîne à rouleaux.

Soupapes en tête, en ligne, culasse RENAULT modifiée, en alliage léger. Chemises de cylindres humides et amovibles.

Graissage sous pression, avec filtre, par pompe à engrenages noyée.

Refroidissement à eau par radiateur à l'avant de la voiture et ventilateur électrique à commande automatique thermostatique.

- Alésage et course : 70 × 72 mm.
- Cylindrée : 1.108 cm³.
- Rapport volumétrique : 10,2.
- Puissance maximum : 70 CV SAE à 6.000 tr/mn.
- Couple maximum : 8,5 mkg SAE à 4.500 tr/mn.

CARBURATEUR :

- Double corps Zenith 32 NDIX.
- Jeu à froid des culbuteurs : AD ... 0,15 – ECH ... 0,20.
- Ordre d'allumage : 1.3.4.2.
- Allumeur à prise de compte-tours.
- Avance centrifuge, correcteur à dépression.
- Bougies : Marchal 34 SH.

EMBRAYAGE :

Type monodisque à sec, mécanisme à ressort unique de type diaphragme, disque à moyeu amortisseur de torsion.

- Diamètre intérieur : 120 mm.
- Diamètre extérieur : 180 mm.
- Butée à billes.

BOITE DE VITESSES :

Boîte-pont à 4 vitesses, toutes silencieuses et synchronisées, 4e en prise directe, commande par levier central au plancher. Carter en alliage léger.

- Couple conique hypoïde : 8 × 33 (4,125).
- Rapports de la boîte : 1ère 3,97,
  2ème 2,26,
  3ème 1,38,
  4ème 1,

soit pour un pneu de 155 × 380 et 1.000 tr/mn du moteur :

en 1ère ..... 6,9 km/h,
en 2ème ..... 12,1 km/h,
en 3ème ..... 19,9 km/h,
en 4ème ..... 27,4 km/h.

TRANSMISSION :

Deux arbres à cardans Glaenzer-Spicer assurent la transmission du mouvement entre les sorties de boîte et les arbres des moyeux de roues arrière.

CHASSIS :

Du type à poutre centrale tubulaire réunissant la traverse de suspension avant en tôle emboutie, à un cadre en tubes carrés entourant moteur et boîte. Suspension avant indépendante par triangles superposés, ressort à boudin et amortisseur hydraulique télescopique.

- Pivots sur rotule, direction à crémaillère.
- Nombre de tours du volant : 3,2.
- Démultiplication totale : 17/1.

Suspension arrière : roues indépendantes par parallélogrammes superposés, support de roulements en alliage léger ; 2 ressorts hélicoïdaux et 2 amortisseurs concentriques par roue.

FREINS :

A disques sur les 4 roues à commande hydraulique, limiteur de pression sur les roues AR, évitant le blocage de celles-ci.

- Diamètre des disques : 260 mm.
- Largeur de la piste de freinage : 40 mm.
- Surface totale de freinage :
  1°)- sur les disques : 2.212 cm^2;
  2°)- sur les garnitures : 280 cm^2.
- Diamètre du maître-cylindre : 22 mm.
- Rapport de pédale : 5,7.
- Diamètre du cylindre récepteur AV : 38 mm.
- Diamètre du cylindre récepteur AR : 32 mm.
- Frein à main à commande mécanique par câbles, agissant sur les roues arrière.

ROUES :

Disque en acier embouti, ajourées, pneus 155 ou 165 × 380.

CARROSSERIE :

Type Coach, 2 portes, 2 places, entièrement en résine polyester renforcée de tissus de verre.

Glaces de portes entièrement escamotables, custodes ouvrantes.

Siège type «Baquet» garni mousse.

Compteur de vitesses, compte-tours 8.000 tr/mn, température d'eau, température d'huile, mano pression huile, témoin d'alerte température d'eau, témoin d'alerte pression d'huile, témoin d'anti-brouillard, jauge essence et ampèremètre, compteur kilométrique total et partiel, lave-glace automatique, chauffage climatisation.

DIMENSIONS ET POIDS :

- Empattement : 2,40 m.
- Voie AV : 1,26 m.
- Voie AR : 1,25 m.
- Largeur : 1,50 m.
- Longueur : 4,22 m.
- Garde au sol : 17,50 cm.
- Poids total à vide : 660 kg dont 306 kg sur l'avant et 354 kg sur l'arrière.
- Essence : 47 l. – Huile : 5 l. – Pont : 2 l.
- Vitesse maximum : 170 km/h.

Soucieux de l'amélioration de sa fabrication, le constructeur se réserve le droit de modifier, sans préavis, les caractéristiques de ce catalogue.

SERVICES COMMERCIAUX ET MAGASIN D'EXPOSITION

26, Avenue de la Grande Armée - PARIS-XVIIe - Tél. : 380-54-81

WEEK-END A COMPIEGNE LES 25 ET 26 SEPTEMBRE 1999

Comme convenu lors de l'Assemblée Générale, le Groupement des Amateurs de Véhicules Anciens de Picardie (GAVAP) confirme son invitation au Club RBMS pour un hommage aux voitures de René Bonnet et à leurs dérivés (dont les MATRA des années 60).

Ce sera également l'occasion, pour nos membres du nord de Paris et d'ailleurs, de se rencontrer à Compiègne (OISE) pour 2 journées d'activités sur le thème de nos automobiles favorites.

Le GAVAP propose une organisation à la carte suivant les désirs et les possibilités de chacun:

- Accueil le samedi matin dès 10 heures et visite du Musée de l'Automobile de Compiègne et de l'exposition exceptionnelle consacrée à l'histoire de la vitesse sur roues.
- Samedi midi, déjeuner-buffet dans une salle réservée (environ 120 FRANCS par personne)
- Samedi après-midi, rallye-promenade à la découverte de la région du Compiègnois réservé à nos autos sur des routes qui leur conviennent. A cette occasion, le GAVAP invitera les possesseurs de voitures de sport FRANCAISES des années 50 et 60 à se joindre à nous afin d'honorer nos marques RBMS.
- Samedi soir, dîner commun sous forme de réception amicale (et très chaleureuse) selon la tradition du GAVAP (150 F.)
- Dimanche matin, les membres du GAVAP nous accompagnent dans une ballade pittoresque, toutes marques confondues, sur les routes des environs.
- Dimanche midi, repas-buffet (120 F.) avant les adieux ... et plus si affinités...

Pour l'hébergement de la nuit, nous tenons à votre disposition la liste des hôtels de Compiégne avec possibilité de prendre en charge les réservations. ATTENTION...Compiègne étant une ville très touristique, il importe de réserver dès maintenant et au plus vite. Ne tardez pas à nous contacter. Il est possible à chacun de composer son week-end sur mesures.

En espérant vous retrouver nombreux!... Vous pouvez prendre contact avec Alain Navarro (RBMS et GAVAP) au 03 22 94 91 20. pour tout renseignement ou suggestion.

MERCI et à bientôt

PETITES ANNONCES

CHERCHE POUR MATRA DJET :

1 radiateur , 1 boite à eau , 2 phares anti brouillard complets , 2 amortisseurs avant et 4 amortisseurs arrière , 1 support de nez de boite , poignées extérieures de porte .
1 épave détruite de Djet avec carte grise
Monsieur BUTY Pinou Bas . 47480 Pont du Casse

VENDS:

Livre la puissance et la gloire de Frédéric Delaroche
Livre l'épopée Matra Sports de Robert J.Roux
Faire offre à D.Pinaud 02.38.61.74.30

VENDS :

2 harnais 3 points , noir , homologué route ,neuf ,500f la paire
2 joints de porte pour Bagheera 2 portes neufs 300f la paire
Monsieur PINAUD N° tél . 02.38.61.74.30

VENDS :

RENE BONNET compétition (tubulaire) en cours de restauration .tube de chassis,triangles,moyeux,porte moyeux,disques de freins,freins,roulements,unibals,visseries ect....(reconstruit à neuf par professionnel y compris la caisse "plastique".
Vendue avec boite de vitesses,sans moteur,avec carte grise,prix sacrifié à cause de manque de place et de temps pour la finir : 50 000f .

VENDS :

Murèna 2,2 grise , jantes or , roulante , sortie le 18.09.1981, 101500 km au compteur . Prix 45 000f
Monsieur FORTIER Chemin de la Roche à Vigné 91580 Auvers St Georges
N° tél.DOM 01.60.80.39.36 TRA. 01.45.12.84.84

VENDS

2 pare soleil pour Matra Djet
Monsieur VINCENT 59 Rue de la Roche qui Tourne 91510 Lardy

VENDS

toutes pièces plastique pour René Bonnet et Matra Djet.Passez commande maintenant.
Monsieur HUMBERT 26 Rue du village des Papillons 41200 Romorantin
n° tel 02.54.76.02.23

INFO

A partir de début Juin,apprenez que le club aura un FAX . Même numéro que celui du téléphone : 02.54.76.02.23 .....Qu'on se le dise !!!!

Liste de pièces disponibles AU CLUB R.B.M.S .Cette liste annule et remplace les précédentes

Dans la limite des stocks disponibles au 01.05.99

INTITULE	REFERENCES	MONTANT EN F
Butoir brut fonderie la pièce	8001.8002	250.00
Tampon de butoir la pièce	8003	60.00
Pare-chocs AR inox	8015/1	1000.00
Grille de capot brut de fonderie	6202	250.00
Calandre	8006	150.00
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
Charnière de capot AV	6067.6068	250.00
Boîtier antibrouillard non chromé	7202/5	150.00
Triangle SUP. les 2 pièces	.15028.15027	200.00
Triangle INF. les 2 pièces JET 6	15017.15018	300.00
Porte moyeu	5211	400,00
Moyeux de roue DJET 5	5202	500.00
Fusée DJET 5	5207	800.00
Fusée JET 6	15012	800.00
rondelle conique de fusée	5217	5.00
écrou de fusée	5218	5.00
Vis de cardan la pièce	5246/2	5.00
Entretoise moyeu de roue	5210	50.00
Allumeur	001/40	150.00
Câble de compteur	7509	300.00
Compteur ou compte-tours la pièce	75006/1 7507/1	650.00
Plaque voyant version luxe	7563	100.00
Mécanisme d'embrayage	1501	100.00
Ensemble de rotule diam. 6	216	10.00
Renvoi de sélection vitesse	1315/1	120.00
sélecteur de vitesse	1301	500.00
Feu AR ordinaire la paire	7406	120.00
Papillon de roue brut de fonderie la pièce	5242	70.00
Volant bois MOTOLITA	4125	650.00
Moyeu de volant		100.00
Rondelle porte monogramme		70.00
Ressort pédalier D et G la paire	5508/5509	50.00
Ressorts soupapes les 8	018	180.00
Tubulure d'admission Djet	0301	250,00
Planche de bord Luxe	7551-7552-7582	600.00
lunette AR plexis glace	6511	1500.00
Lunette AR plexis glace teintée bleue		1600.00
fixation de bulle la piece		3.00
Bulle de phare la paire	8012.8013	420.00
Toutes pièces polyester sur commandes		
Simili noir 3 grains différents le mètre linéaire		70.00
joint mousse capot moteur Le mètre L		13.00
Drapeau RenéBonnet laiton chromé à peindre		200.00
Macaron rond René Bonnet à peindre		60.00
Sigle DJET/DJET5/DJET5S	8018/3.8018/2	200.00
Documentation complète		300.00
Catalogue pièces détachées		110.00
Manuel de réparation		120.00
Courrier service après-vente		50.00
Listing		40.00
Carter alu petite ou grosse ligne		2100.00
Enjoliveur bas de caisse le jeu		160.00
Sangles de capot	6620-6613	100.00
Vitre de porte	6312	300.00
Boa O 70 Le mètre L.	2203	102.00
Boa O 50 Le mètre L.	2208	85.00