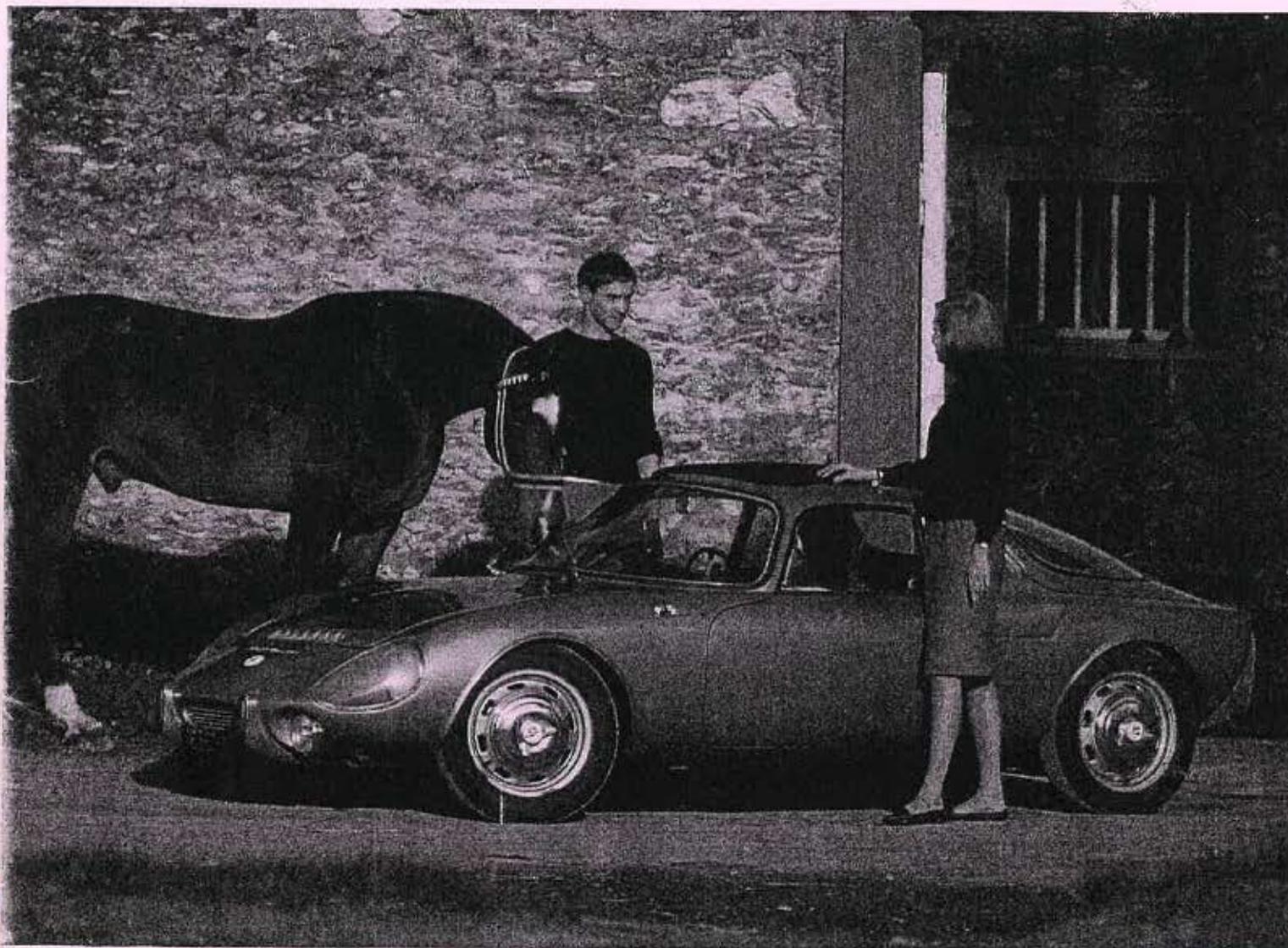


DE RENE BONNET A



MATRA SPORTS



BULLETIN DE LIAISON

1^{er} TRIMESTRE 2000

N°29

R.B.M.S. - 26 rue du Village des Papillons - 41200 ROMORANTIN Tél./Fax 02.54.76.02.23 Ass loi 1901

LE MOT DU PRESIDENT

Ce printemps va être chargé. Vous avez eu tout l'hiver pour remettre vos véhicules en état , donc plus d'excuses, maintenant , il faut rouler. Pour ceux qui n'ont pas fini leur restauration ils peuvent participer en voiture moderne , à cheval , en vélo ect... mais il faut participer aux manifestations afin de rencontrer des membres et voir des autos afin de réunir pleins de bonnes idées.

Je compte principalement sur une présence massive de Missile , Le Mans et Djet à la journée Matra pour rappeler à certaines personnes que ces voitures ne doivent pas être oubliées dans l'histoire automobile .

A la dernière AG ,des membres nous ont demandés des pièces détachées et des kits de toute sorte. On va essayer de vous satisfaire. En contre partie , il faudra des réponses. Le renouvellement de cotisation est globalement positif, les pertes sont constantes d'année en année. A noter quelques ronchonners qui croient que tout leur est dû et que le règlement intérieur ne les concerne pas , ce genre de réaction est assez marrante quand on sait que certaines de ces personnes sont président d'association et donc devrait donner l'exemple.

Je vous laisse à la lecture de votre revue préférée. Voici les dates des prochaines parutions: Semaine 21...32et 42. Si vous n'avez pas votre bulletin à ces dates , réclamez le. On attend vos articles, date de réception : 3 semaines avant la parution.

Votre président

SOMMAIRE

- Page 2: le mot du président
- Page 3 .4.5.6 de René Bonnet à Matra Sports par D.Pinaud
- Page 7 : D.B Le Mans par T.Bareau
- Page 8 : Infos Missile par M.Justou
- Page 9 : Kit de renfort de suspension AR par J.P Humbert
- Page 10 : Inauguration Espace Matra
- Page 11 : Le circuit du Vigeant par P.Massin
- Page 12 : Programme de la sortie annuelle à l'Ile D'OLéron par B.Reuse
- Page 13.14.15.16 : Petites annonces et infos diverses

FEUILLES VOLANTES CI-JOINTES

- Programme et coupon réponse pour la sortie de Vendome organisée par Delphine Humbert
- Coupon réponse pour notre sortie annuelle à l'Ile D'Oléron organisée par Bernard Reuse
- Coupon réponse à l'inauguration de l'Espace Matra

DE RENE BONNET A MATRA SPORTS

Les conditions de la disparition de l'entreprise automobile créée par René BONNET sont longtemps restées mystérieuses. J'ai profité de « longues vacances » pour exploiter les très nombreuses archives que nous avons récupérées. Je vais vous livrer les synthèses de mes lectures.

Comme chacun le sait, le divorce officiel entre les deux associés Charles DEUTSCH et René BONNET est effectif depuis Juin de 1961. Depuis longtemps, DEUTSCH est minoritaire dans la société EPAf, créée en 1946 transformée en société Anonyme en Novembre 58 et qui construisait et commercialisait les « DB ». Selon les rapports des commissaires aux comptes, il ne détenait plus que 10% des actions. Le reste étant entre les mains de René BONNET, son épouse Billy et d'autres actionnaires tel que le Prince DE BOURBON PARME, la société BP, l'Automobile Club de l'ouest et Marcel CHASSAGNY.

L'idée de séparation a germé depuis longtemps dans le cerveau de BONNET. Selon son fils Claude, sa décision remonte à 1960 après un entrevu avec Paul PANHARD au cours de laquelle celui-ci lui a fait part de la prochaine entrée de CITROEN dans le capital de PANHARD avec pour conséquence l'abandon de tout développement de nouveau moteur. Le 27 Juillet 1961, René BONNET signe un bail avec la SCI Romorantin Sauldre, société contrôlée par les engins MATRA et la société NORMAND qui a pour mission de diversifier les activités de l'usine de filature installée au bord de la Sauldre. C'est le début de l'installation de René BONNET à Romorantin et fin 1961 Jacques LECUYER est nommé directeur d'usine qui produira en 1961 et 1962, 76 cabriolets (N° 5200 à 5276) Le Mans à moteur Panhard, la fin de vie des coaches HBR5 demeurant à Champigny.

Au début de 1962 René BONNET crée la « Société des Automobiles René Bonnet » société au capital de 450 000 francs de l'époque.

Et aussitôt, débute à Romorantin le montage des nouveaux modèles créés par René BONNET et le fidèle Jacques HUBERT d'abord le Djet, voiture géniale dans la conception qui restera pour l'éternité le premier modèle commercialisé avec moteur central arrière et 4 freins à disques. Quelques jours seulement avant l'éphémère « DE TOMASO VALLELUNGA » (moteur Ford boîte ZF) puis viendra le René BONNET « Le Mans » (57 exemplaires) qui reprend purement et simplement tout le berceau avant de l'Estafette et n'est pas comme l'écrit R BELLU dans Automobilia, un Missile avec un moteur 1108 c3 : !! Puis viendra le Missile (299 exemplaires) qui est théoriquement la voiture dont rêvent les industriels : une plate forme motorisée avec suspension, direction, sur laquelle est fixée après les modifications nécessaires une carrosserie en polyester. Le « Carry Over » maximum avant que le terme ou la mode n'en soit réinventé (Rancho en 1977).

Si les idées sont bonnes, la réalisation et l'industrialisation ne sont pas au rendez-vous. La finition et la fiabilité laissent à désirer, malgré leur prix élevés par rapport à la concurrence. Les prix de revient ne sont pas maîtrisés et le résultat économique de la société reste désespérément négatif. Malgré les nombreux succès sportifs en compétition grâce aux Djet tubulaire et aux Aérojet (les vrais !) la diffusion reste confidentielle. 198 René BONNET sont produits de Juin 62 à fin 64. Claude BONNET, jeune directeur technique de la société, très conscient des faiblesses des Djet CRB1 ou CRB2 entreprend alors, à l'insu de son père, une série de modifications sur le Djet. Inspiré par l'Aérojet, il corrige les défauts : (exiguïté, bruit, chaleur), la carrosserie prend du volume et de la longueur pour devenir le Djet V ou VS qui seront présentés au salon 1964 sous l'emblème René BONNET et avec la dénomination commerciale MATRA BONNET.

Ceci va précipiter la chute de la société .En effet , pour concevoir et construire les premiers exemplaires de Djet V et VS il faut arrêter la fabrication des types 1 et 2.Donc plus de ventes et en revanche les nouveaux modèles nécessitent des dépenses d 'investissements et d'outillages et la trésorerie est à sec .Le salon de Paris approche. De la présentation de nouveaux modèles dépend le sort de la société .Rater le salon est inconcevable mais les fournisseurs et les créanciers sont de plus en plus insistants .C 'est là qu'intervient Marcel CHASSAGNY , fondateur en 1941 en France libre de la CAPRA qui deviendra MATRA en 1945.La société «engins MATRA » cherche à se diversifier.Elle a déjà créé à Romorantin la GAP (générale d'application plastique) gérée par André MOYNET ami personnel de René BONNET avec lequel il a gagné l'indice de performance au Mans et accessoirement député de Saone et Loire et président de la commission des armées à l'Assemblée Nationale .La GAP qui s'installe dans les locaux de la SCI Romorantin Sauldre produit entre autres choses les carrosseries des Djet et le Missile à partir d'Octobre 62..

Marcel CHASSAGNY paie de sa personne et fait face aux échéances sur ses fonds personnels . Mais il est trop tard, au cours du conseil d'administration du 23 Septembre 1964 , René BONNET est contraint de démissionner .Il perd le contrôle de sa société et il est remplacé par Philippe CHASSAGNY fils de Marcel Sont également démissionnaires Mrs VALLAUX , ALICOT , et Marcel PICART .Dans les derniers jours de Septembre le transfert des actions est effectif.

Au cours de l'assemblée générale ordinaire du 14 Octobre 1964, ils sont remplacés par Roger CREANGE ,Marcel GREGORI, Jules CADILLON ,Raymond ABECASSIS et par Monsieur BARBAUD, représentant de la société SOPIFRIA , société contrôlée par Sylvain FLOIRAT . Philippe CHASSAGNY est confirmé dans son rôle de président et au cours de l'assemblée générale extraordinaire qui suit l'AGO que tout se décide.

La société est mise en « suspension de poursuites » ce qui correspond dans l'ancienne terminologie du droit commercial à une mise en règlement judiciaire.

La société est donné en location gérance à la société MATRA SPORTS (SARL) créé le même jour L'augmentation de capital décidée le 10.10.63 est abandonné et les souscripteurs sont remboursés.

La société adapte une nouvelle dénomination « AUTOMOBILES BONNET » et un nouveau siège social au 162 Avenue du Général de Gaulle à Champigny.

Au cours de cette assemblée générale , 12 actionnaires sont présents et représentent 5742 actions sur les 7500 que forment le capital de la société. Marcel CHASSAGNY et Billy BONNET , l'épouse de René , représentent la majorité et ils votent ensemble pour la disparition de la société

« AUTOMOBILES RENE BONNET » .

Au conseil d'administration du 23 Décembre 1964 , le transfert du siège social au 147 Boulevard Murat est décidé .Les locaux appartiennent à « Société Immobilière des vilas » entièrement contrôlée par S FLOIRAT. Cette installation sera effective le 1.2.65.

Le 14 Octobre 1964 reste donc une date clé de l'histoire de la marque René BONNET. Par une curieuse coïncidence que certains porteront au crédit du pur hasard , le contrat de fourniture de moteurs de course et le contrat exclusif de compétition qui lie René BONNET à RENAULT (Régie Nationale (Alpine n'étant considéré que comme un client marginal !) depuis le 2 Avril 1962 est dénoncé par le président de Renault Pierre DREYFUS avec effet au 1.4.65 . Le 14 Octobre 1964 encore , la société BP sponsors historique de Bonnet et DB depuis 1 décennie dénonce le contrat de sponsorship exclusive et demande le remboursement de l'avance sur prime de résultats en compétition consentie à René BONNET (200 000f de l'époque soit 1.3mf en 1999,je vous fait grâce des euros).

Le 14 Octobre 1964 est aussi la date de création de la SARL « MATRA SPORTS » dont le premier acte est la signature d'un contrat de location gérance de la nouvelle société « AUTOMOBILES BONNET » La location gérance est un contrat par lequel moyennant une redevance annuelle, un fond de commerce (enseigne , clientèle ,locaux, pas de porte) est géré par une autre société. Dans le cas qui nous intéresse ,MATRA SPORTS s'est porté acquéreur du stock des véhicules terminés et

en cours de fabrication , des matières premières , du mobilier , des machines , l'ensemble étant évalué au dire de l'expert PELLEVOISIN pour un montant de 1670146 f soit 11.3MF en 99 (cette somme était réglée en 36 échéances du 3.1.64 au 5.2.67.

Le contrat de location gérance étant conclu pour une période de deux ans reconductibles par tacite reconduction moyennant un loyer annuel de 200 000f et versée en quatre échéances. MATRA SPORTS verse le 14.10.64 un an de loyer d'avance et le 2.11.64 un dépôt de garantie de 150 000f (1.5MF en 99).

Au cours du début de son installation , René BONNET a investi une somme de 774000 f (soit 5.5 MF de 99 et a déposé au cours de l'exercice 1962 une demande d'aide à l'investissement sous forme de prime d'équipement . Cette demande a été prise en compte et la prime d'un montant de 61920 (soit 500 000f en 99) est tombé dans la caisse de MATRA SPORTS le 22 Octobre 1964. Il était temps !!!

Sur l'extrait k bis de la sarl MATRA SPORTS le début d'exploitation de l'établissement de CHAMPIGNY est fixé au 1.10.1964 (effet rétroactif), alors que curieusement le début d'exploitation de l'usine de Romorantin est fixé au 1.4.65. Cette date correspond également au début de contrat de location gérance passé entre GAP (sarl) et MATRA SPORTS..

En Avril 1965 tout est donc en place pour produire le nouveau Djet dénommé commercialement MATRA BONNET. Une précision à ce sujet . Il est courant et commun de faire apparaître cette dénomination comme une société . Il n'en est rien. Je détiens plusieurs courrier dans lequel R ABECASSIS a l'occasion de préciser aux différentes autorités que cette dénomination n'a aucune existence légale.

Cette confusion explique sans doute en partie le changement de dénomination de véhicule qui date de Octobre 1966.

Cette date correspond également à la fin de la 1^{ère} période de location gérance et également (et là je ne dispose pas de documents écrits me permettant d'en être sûr) à la fin du contrat liant personnellement René BONNET et MATRA par lequel une redevance était versé au fondateur de la marque pour permettre l'utilisation de son nom patronymique sur les véhicules produits par son ex société.

Je ne m'étendrai pas sur les relations orageuses entre René BONNET et MATRA. Pour le moins cela s'est très mal passé. Les contentieux ont été nombreux et violents portant sur les clôtures des comptes de René Bonnet en Octobre 1964 dont les pertes étaient supérieures à 50% de son chiffre d'affaire.

Je vais cependant vous compter la fin de vie de la société AUTOMOBILES BONNET . Sa seule ressource étant le loyer du contrat de location qui a été reconduit en contrat libre pour une période de 6 ans. Ceci ne lui permet donc pas de rembourser ses créanciers La modification de la loi sur les sociétés commerciales de Juillet 66 entraîne sa disparition. Les pertes cumulées étant supérieures à 2/3 de son capital social , la société doit se mettre en liquidation Marcel GREGORI s'acquittera de sa tâche en bon gestionnaire . Le 31.12.72 ENGIN MATRA division automobile s'est porté acquéreur des actifs et du fond de commerce des automobiles Bonnet pour un montant de 150 000 f à valoir sur le dépôt de garantie en début du contrat de location gérance soit en fait compte tenu des règles comptables pour 0F. La société AUTOMOBILES BONNET disparaîtra définitivement le 18 Janvier 1973.

Mais là où l'histoire est amusante c'est que Matra Sports sarl avait disparu le 20 Janvier 1969 absorbée toute crue par « ENGIN MATRA . La GAP de son côté disparaîtra le 14 Avril 1969 pour les mêmes raisons que « l'AUTOMOBILES BONNET » . Que peut-on observer ?

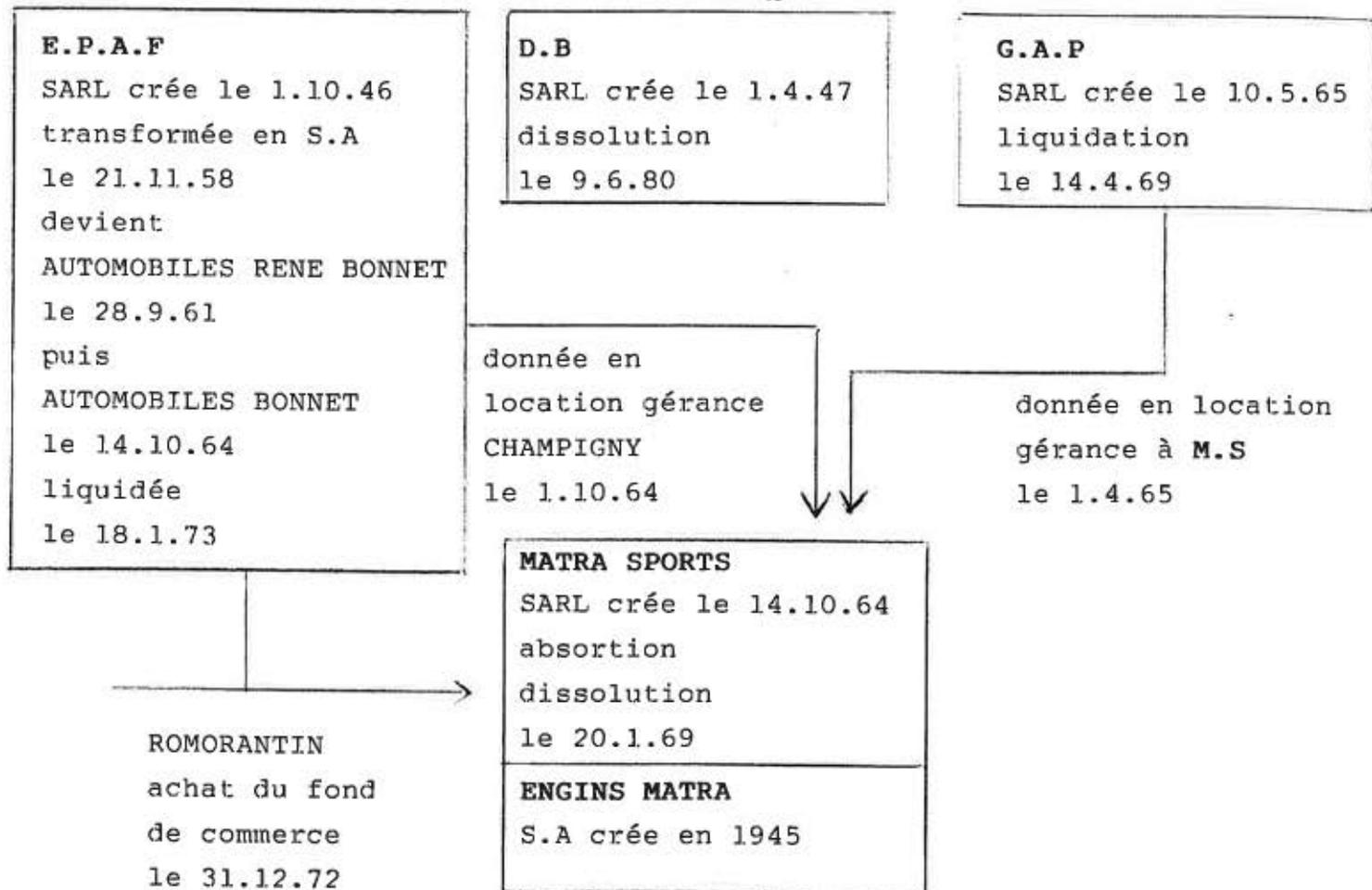
MATRA SPORTS et GAP n'ont pas survécu à la disparition du Djet pour lesquelles elles avaient été créées. Engins Matra division automobile ayant racheté la totalité des actifs de la sci Romorantin Sauldre dispose donc de la totalité des terrains et bâtiments des Faubourg St Roch pour y produire

entièrement la 530A avec le succès commercial que l'on connaît !.Puisqu'en Décembre 1969 l'accord MATRA SIMCA confie les ventes au constructeur de Poissy.
Voilà.....Je n'ai fait qu'exploiter un certains nombres de documents que tout un chacun peut se procurer, le reste étant , comme bien souvent été retrouvé dans les poubelles de l'histoire

Dominique PINAUD

Reproduction partielle ou totale de cet article interdite sans autorisation de l'auteur ou de l'association

ARBRE GENEALOGIQUE



FABRICATION D'UNE DB LE MANS A L'ECHELLE 1/2 POUR MON FILS ELLIOTT

Il y a quelques années déjà,j'ai acheté chez un casseur une voiturette de marque Aixam . A cette époque je pensais réaliser une petite voiture sans grandes idées sur la forme de la carrosserie .

C'est en allant chez Jean Paul pour refabriquer l'avant de mon Djet 5 il y a 4 ans (et oui déjà) que je tomba nez à nez avec la coque d'une DB Le Mans à l'échelle 1/2,en état plus que moyen.

J'étais fortement intéressé car avec la mécanique que je possédais déjà,je pourrais réaliser une voiture pour mon fils Elliott.

Après quelques questions auprès de mon ami,j'apprend que la coque appartient à Jacques Hubert (souvenez-vous ,le père des Djet)et que Jean Paul doit la restituer en apprêt en échange de la possibilité de tirer un moule.

Je décide donc Jean Paul à me laisser préparer la voiture afin de faire avancer les choses et de pouvoir utiliser le nouveau moule rapidement.C'est sans surprise qu'il accepte rapidement.Pensez donc 4 couches de peinture au rouleau à décaper même sur une auto à l'échelle 1/2,ça représente quelques heures de travail.

Le décapage terminé tous les défauts de carrosserie sont repris au synto et quelques couches d'apprêt sont nécessaire pour parfaire l'ouvrage.

Après un bon ponçage à l'eau , la caisse est prête a être moulée.Ce sera chose faite après mon départ,Jean Paul s'en charge.Lors d'une nouvelle visite à Romorantin,j'ai le plaisir d'inaugurer ce nouveau moule .

De retour chez moi,je démonte entièrement le châssis de la voiturette afin d'y prélever les organes nécessaires à la construction de la DB: train avant,essieu arrière,boite relai,moteur,dynastar. Après un rapide maquetage de l'ensemble,l'ébauche d'un châssis est faite.Le train AV ainsi que l'AR sont rétrécis et fixés au châssis.Diverses petites pattes sont soudées au châssis pour fixer les organes précédemment récupérés.Le tableau de bord est également fabriqué.Je m'efforce de garder le style général du modèle d'origine:feu AR de Panhard,moulures bas de caisse alu de DB le Mans,jantes tôle de Lambretta,moyeu alu,les sièges sont également des copies d'époque grâce à un ancien siège prêté par un membre sympa du club Pierrot Genest.Le réservoir est fabriqué autour d'un bouchon alu de tondeuse en tôle de 10/10 ,le plancher est moulé en une seule pièce (fond et retours) fixé sur le cadre du châssis.Une grosse batterie de 45 ampers est fixée à l'AV , l'accélérateur est une pédale de R8 modifiée ainsi que la pédale de frein de même origine (pédale plus courte).

Les premiers essais sont effectués,il semblerait que tout fonctionne correctement.

Le châssis étant terminé,j'entreprend la mise en peinture de la carrosserie:quelques mastic d'usage et 3 bonnes couches d'apprêt garnissant,un ponçage minutieux à l'eau et la coque est enfin prête à recevoir sa couleur définitive,un gris argent métal vernis.

Un ami me peint à l'avant une fausse calandre et me fabrique 2 auto-collant Le Mans pour les ailes AR ainsi qu'un sigle DB pour l'AV.

La caisse est ensuite fixée au châssis et les garnissages intérieurs sont confectionnés.Il me reste à effectuer quelques finitions que je ne manquerai pas de vous conter dans un prochain bulletin.

Thierry Bareau

INFOS MISSILE

Relevé dans la presse sous le Rétroviseur N° 126 du mois de Février 1999 page 29 ,un article comparatif des René Bonnet dans lequel on peut lire les différences entre modèles et en ce qui concerne nos voitures , des points précis et des détails sur les Missile.

Rétroviseur toujours , mais dans le N° 130 de Juin 1999 , un article exclusif est consacré à la Missile avec de belles photos , mais un piètre souci de l'authenticité.Le véhicule présenté n'est pas conforme à l'origine et je peux vous en parler pour avoir trempé , non pas dans sa peinture , mais dans les profondeurs de son moteur.

Quand aux détails de rédaction , se sont glissées diront nous , d'énormes erreurs.Le commentaire du rédacteur quelques peu démolisseur ne flatte pas l'auto et se base sur un seul essai douteux.Soyez rassurés , je ne manque pas le retour d'un courrier vers la publication , car la voiture et le club qui la représente , méritent mieux que cela.

RECENSEMENT

Comme je l'avais rappelé lors de l'assemblée générale d'Octobre 1998 , tous les éléments nous permettant de continuer la collecte de données sont les biens venus.A ce jour ,seules nos recherches (le président , Pierrot Genest et moi même) au travers de la presse ou des contacts amicaux nous ont permis d'avancer.

Nous restons à l'écoute afin de compléter au mieux la liste et pour information , les imprimés sont à votre disposition au secrétariat du club.

Coté pratique ,un petit bout de papier dans une enveloppe avec une adresse ou une piste me permettra de faire le reste....Merci.

A mon grand regret ,mais trop tard j'ai appris l'existence de deux Missile en triste état dans le Jura où nous étions ce printemps à la sortie annuelle du club.

On ne le dira jamais assez , mais ce fût une belle ballade très bien organisée et d'un accueil très chaleureux.Un grand merci à l'équipe.Je reste persuadé qu'une escapade pour aller à la rencontre de René Bonnet endormies dans la région , aurait enrichi notre séjour bien que copieux ...à tous les sens du terme.

Les mordus de Missile restent à votre disposition pour toute aide que nous pourrions apporter lors de vos recherches ou restauration

MICHEL JUSTOU

N.D.L.R Trop tard pour les Missiles de l'ère jurassien.Il aurait fallu communiquer l'adresse au sympathique organisateur Mr Baillou .

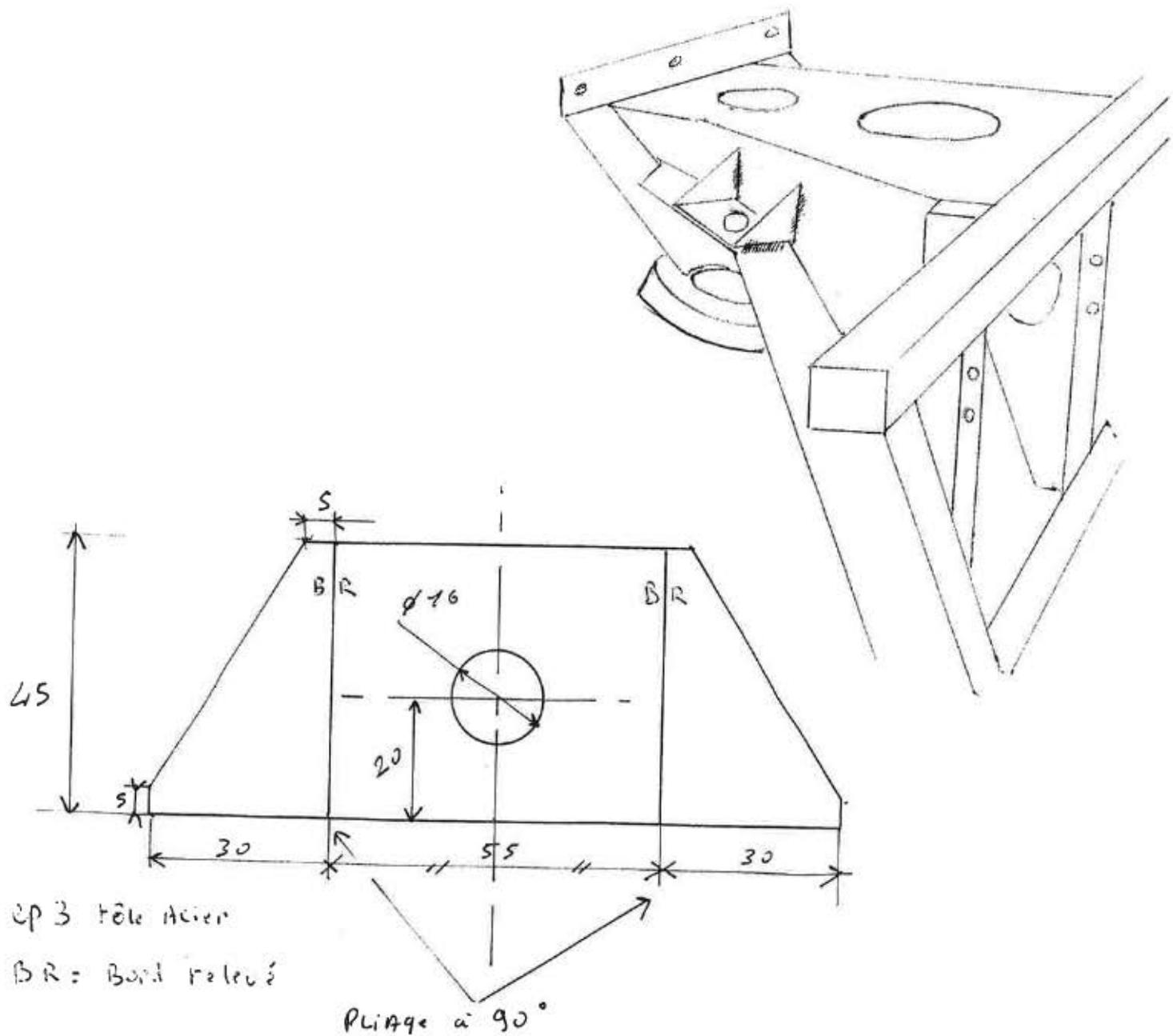
Pour l'an 2000 à l'Ile D'Oléron , prière de nous indiquer assez tôt toutes épaves sur l'île pour les incorporer dans nos visites collectives.

KIT RENFORT DE SUSPENSION ARRIERE

Lors de l'assemblée générale, certaines personnes nous ont demandées des kits de toutes sortes. Je prends le pari de fournir 1 type de kit différent tous les 3 mois, pour l'an 2000. Voici le premier :

Fabriquer les pièces en tôle de 3 mm. d'épaisseur (ou mieux, acheter le kit au club. Le jeux de 4 pièces pour 95 Fr. + le port). Les positionner suivant le croquis ci-dessous (Les $\phi 16$ en face de l'autre) et souder à l'arc ou au M.I.G. (Pas de brasure ni de chalumeau).

Les pièces fournies sont conformes au pièces du type Jet 6.



INAUGURATION DE L'ESPACE AUTOMOBILE MATRA
Samedi 20 mai 2000

Proposition de programme

clubs Matra.

- 9 h 00 : rendez-vous rue Georges Clémenceau (voir plan ci-joint). Les voitures de collection se garent en épis tout le long de la rue (parking par club). Présentation des véhicules et discussions avec les Romorantinois.
- 10 h 00 : arrivée du défilé des voitures de collection conduites par les présidents de club qui accompagnent les personnalités.
- 12 h 00 : départ d'un circuit en centre ville jusqu'à la Pyramide.
- 12 h 30 : discours officiels dans la salle de la Pyramide
- 13 h 00 : vin d'honneur dans la même salle
- 13 h 30 : déjeuner sous les chapiteaux,
- 15 h 00 : fin du déjeuner et après-midi libre durant lequel des visites de l'Espace Automobile Matra et de la ville seront organisées. Présentation des modèles de collection aux Romorantinois
- 20 h 00 : buffet sous chapiteaux.
- 21 h 00 : soirée dansante animée par un orchestre régional.

SUR LE CIRCUIT DU VIGEANT

J'espère que le week-end de l'année dernière vous a plu , alors , pour ceux qui le désirent , je renouvelle cette expérience.

Cette concentration aura lieu sur 2 jours les 13 et 14 Mai prochain. Si vous désirez participer à cette manifestation , contactez le plus rapidement le secrétariat qui vous fera parvenir un formulaire d'inscription . Le rendez-vous est à 8 heures sur le circuit du Val de Vienne.

Pour être sur le même plateau pour tourner sur le circuit , il est impératif de cocher la case VHC amateurs sur la demande d'inscription et de renvoyer en temps et en heure la demande d'engagement accompagnée d'un chèque de 180 f pour un véhicule et 2 passagers avant le 7 Avril 2000 à Monsieur DOURY JEAN PIERRE

SPORTS ET COLLECTION

17 Rue Barcenne B.P 475

86012 POITIERS CEDEX FRANCE

Pour ceux qui ne veulent pas tourner sur le circuit le samedi , il est possible de participer au rallye touristique qui se déroulera le samedi : départ 10 heures.

Les autres , le circuit est ouvert à partir de 8 heures le matin.

Maintenant , afin de nous retrouver le samedi soir entre nous , j'ai réservé le même restaurant que l'an passé , où pour le prix , nous avons bien mangé.

Attention , pour une bonne organisation , il sera impératif de me renvoyer les chèques (pour le repas) avant le 1er Mai. Le prix du repas est de 80 F par personne , les chèques sont a libellés à l'ordre du club R.B.M.S et a envoyé à Mr MASSIN Pascal

6 Rue des Charmilles

86340 Roches prémaries

Sports et Collection est une grande manifestation automobile. Réservez votre hotel ou chambres d'hotes le plus rapidement possible. Tous les hotels et chambres d'hotes que je vous communique sont près du restaurant où l'on mange le samedi soir et à 30 KM du circuit.

J'espère comme l'an passé que nous serons très nombreux à venir sur ce magnifique circuit et que ce week-end restera un des plus beau.

Amicalement

Pascal MASSIN

Hotel du Commerce à LIGUGE	TEL 05.49.55.21.69
Hotel du Gourmet du Poitou VILLEDIEU DU CLAIN	TEL 05.49.42.05.04
Auberge de Belle Aurore ST BENOIT	TEL 05.49.88.44.05
Hotel Campanil Sude de POITIERS	TEL 05.49.87.26.51
Hotel Formule 1 POITIERS	TEL 05.49.55.07.07
Chambres d'hotes ROCHES PREMARIES	TEL 05.49.42.52.83
Chambres d'hotes ITEUIL	TEL 05.49.55.04.90
Auberge des Sapinettes GIZAY	TEL 05.49.42.00.13

SORTIE ANNUELLE A L'ILE D'OLERON

SAMEDI 22 AVRIL 2000

13 h :

Rendez-vous à ROCHEFORT cafétéria Chantelaire Centre Leclerc Quartier Martreau .

14 h :

visite de l'HERMIONE (chantier de reconstruction de la Frégate qui embarqua La Fayette vers l'indépendance des Etats Unis d'Amérique en 1780.

15h30

Visite de la Corderie Royale.
Avant de repartir , un petit tour sur le port et en quittant Rochefort , un petit tour au pied du transbordeur (le dernier de France)

19 h :

Passage sur L'ILE D'OLERON
et installation dans les campings ou hotels.

20 h 30

Repas en salle au camping du Soleil Levant

DIMANCHE 23 AVRIL 2000

8 h 30 :

Découverte de L'Ile D'Oléron sur la journée avec pique-nique complet fourni à midi et le repas du soir en salle.

Un programme précis vous sera fourni ultérieurement mais d'ores et déjà sont prévus la visite des principaux sites de l'Ile .

La Cotinière , St Trojan , Boyarville , Le Chateau , St Denis ,
Chassiron.

Avec quelques surprises dont un baptême en char à voile si le temps s'y prête (il faut du vent)

20 h 30

Repas en salle .

LUNDI 24 AVRIL 2000

Nous serons toujours sur place et un programme spécial pourra être envisagé pour ceux qui voudrons prolonger les festivités.

L'HEBERGEMENT

Les hébergements risquant d'être un peu pris d'assaut en cette période , je vous recommande de réserver au plus tôt : Voici quelques suggestions

Hotel module v Route Nationale Cheray Tel.05.46.76.50.24 50 à partir de 140f

Le moulin de la Galette St Denis D'Oléron Tel.05.46.47.88.04 vers 220 à 280f

Camping Soleil Levant " " " Tel.05.46.47.83.03 location de mobil hom 250F
4 pers et 270f 6 pers et studios 200f 4 pers et 230f 5/6 pers.

PETITES ANNONCES

VIS DE VERROUILLAGE 5ème VITESSES (pour bille D: 10)	60,00 F
ECROU DE LA VIS DE VERROUILLAGE DE LA 5ème	5,00 F
RONDELLE (forme large épais: 2,5 évite la déformation au serrage du carter d'huile et distribution)	6,00 F
PION (D: 8 x 16) POUR BOUCHER LE PASSAGE D'HUILE (tendeur / distribution)	3,00 F
CUVETTE (pour boucher le trou du passage d'huile de l'arbre à cames (D : 15,2 x 7)	10,00 F
CUVETTE POUR BOUCHER L'EXTREMITÉ DE L'ARBRE A CAMES (D: 45 x 5)	15,00 F
GOUGEON DE CULASSE FIXATION DE L'ECHAPEMENT (cadmié)	10,00 F
EBAUCHE DE TENDEUR DE L'ALTERNATEUR	10,00 F
PLAQUETTE ACIER DU CUL DE BOITE	12,00 F
VIS DE BIELLE M10 X 100 (acier 35 NCD16 traité 160 Mpa)	40,00 F
AXE D: 6,5 x 57,5 POUR LE CUL DE BOITE	15,00 F
AXE EPAULE A SERTIR SUR L'ENTRETOISE DU CUL DE BOITE	20,00 F
DOIGT BALADEUR D: 5 x 18,5 avec bouts arrondis 35 NCD16 traité 180 Mpa	15,00 F
ECROU DE CULBUTEURS (6 pans de 13) acier 35 NCD16 traité 160 Mpa	20,00 F
VIS DE CULBUTEURS SPECIAL LG: 28 mm (acier 35NCD16 traité 180 Mpa)	50,00 F
VIS DE BIELLES 1100 G AVEC ECROUS neuve origine RENAULT	40,00 F
BAGUE AU4G POUR RAMPE DE CULBUTEURS (D: 20,5 x 16 LG: 22)	25,00 F
BAGUE AU4G POUR RAMPE DE CULBUTEURS (D: 20,5 x 16 LG: 23)	25,00 F
BAGUE BRONZE POUR RAMPE DE CULBUTEURS (D: 20,5 x 16 LG: 22)	25,00 F
BAGUE BRONZE POUR RAMPE DE CULBUTEURS (D: 20,5 x 16 LG: 24)	25,00 F
BAGUE BRONZE POUR RAMPE DE CULBUTEURS (D: 22,3 x 16 LG: 23)	25,00 F
BAGUE BRONZE POUR RAMPE DE CULBUTEURS (D: 22,3 x 16 LG: 22)	25,00 F
BAGUE BRONZE POUR RAMPE DE CULBUTEURS (D: 22,3 x 16 LG: 20,7)	25,00 F
PLAQUE DE FERMETURE EAU CULASSE (116 X 66 épais 6 matière AU4G)	50,00 F
PLAQUE DE FERMETURE DE L'EMPLACEMENT DE LE POMPE A ESSENCE	40,00 F
AXE DE RAMPE DE CULBUTEURS matière 16NC6 (cémenté, traité, rectifié)	150,00 F
BILLE ACIER D:10	20,00 F
(Ecrus,bagues de centrage, indispensables pour culasse, paliers, bielles ,etc)	
BAGUE ACIER D: 13 x 11,2 épais: 9	10,00 F
BAGUE ACIER D: 13 x 10,2 épais: 10	10,00 F
BAGUE ACIER D: 12 x 10,2 épais: 9	10,00 F
BAGUE ACIER D: 13 x 10,2 épais: 7,5	10,00 F
BAGUE ACIER D: 15 x 12,4 épais: 11	15,00 F
BAGUE ACIER D: 14 x 11,7 épais: 9	15,00 F
BAGUE EPAULEE ACIER D: 13 épaulée12 - alésage 11 - épais: 7,5	15,00 F
ECROU BRONZE M8 - 6 pans de 12 - long: 12 (pour fixation collecteur d'échappement)	25,00 F
CALE SPECIALE (pour augmenter la pression de la pompe à huile)	5,00 F
ECHANGEUR D'HUILE (Spécifique AU4G) POUR CARTOUCHE	150,00 F
AXE DE FIXATION DE L'ECHANGEUR D'HUILE AVEC ECROU	40,00 F
VIS BOUCHON POUR L'EAU BLOC MOTEUR M 10 X 100	5,00 F
DEMI COQUILLE AU4G (pour obstruer les sorties des boitiers porte-roulements des B.V GORGINI)	10,00 F
RACCORD AEROQUIPE AU5G (pour arrivée d'essence sur carbu/ Weber)	80,00 F
SUPPORT DE DEGAZAGE DU CACHE CULBUTEURS (spécial AU4G POLI, avec joint)	150,00 F
EMBOUT (pour sortie caoutchouc des supports de dégazage du cache culbuteurs)	60,00 F
RACCORD AEROQUIPE AU5G (pour support de dégazage)	60,00 F
JOINT TORIQUE D: 31,5 x 3,5 (pour support de dégazage)	5,00 F
VIS DE FIXATION DE LA POULIE DU VILEBREQUIN	65,00 F
POULIE SPECIALES AU4G VILEBREQUIN (pour refroidissement sans alternateur)	200,00 F
POULIE SPECIALES AU4G + ACIER (de pompe à eau pour refroidissement sans alternateur)	250,00 F
COURROIE DE POULIES (ci-dessus pour refroidissement sans alternateur)	50,00 F
FILTRE A HUILE PURFLUX LS 169 B	30,00 F
KIT PISTON WISECO FORGE 1296	3 500,00 F
EMBAYAGE AP RACING MONO DISQUE FRITTE REF: CP2116 CRV	1 300,00 F

PETITES ANNONCES

Vends: pour moteur R8 GORDINI et boîte GORDINI		
	DESIGNATIONS	PU.TTC
	PIGNON TENDEUR DE CHAINE DE DISTRIBUTION (JPF)	250,00 F
	PLATINE DE FIXATION DU PIGNON TENDEUR DE CHAINE (acier)	150,00 F
	EXCENTRIQUE TENDEUR DE CHAINE (laiton)	10,00 F
	VIS CHC TETE BASSE M 6 X 16	0,50 F
	ROULEMENT A AIGUILLES (D: exter 27) BAGUE (D: 19 x 15 épais 16) REF/ FAG: NKJ15/16A	50,00 F
	AXE DE FIXATION DU PIGNON A CHAINE	110,00 F
	VIS CHC TETE BASSE M 8 X 30	1,00 F
	L'ensemble kit compétition comprend les 7 éléments ci-dessus, en plus il faut prévoir le pignon de l'arbre à cames classique.	
	KIT CHAINE (neuve)	240,00 F
	POMPE A EAU (sans sa base)	180,00 F
	POMPE A EAU (avec sa base + joints)	230,00 F
	POMPE A HUILE (provenance MECA-PARTS)	285,00 F
	POUSSOIR DE CULBUTEURS (acier de chez AUBERT & DUVAL traité, avec rainures de graissage revêtement sursulf B.T pour améliorer le glissement)	210,00 F
	POUSSOIR DE CULBUTEURS (comme ci-dessus sans rainure de graissage, version d'origine)	150,00 F
	TIGE DE CULBUTEURS LG: 170 mm	55,00 F
	TIGE DE CULBUTEURS LG: 193 mm	55,00 F
	TIGE DE CULBUTEURS LG: 188,5 mm	55,00 F
	TIGE DE CULBUTEURS LG: 166 mm	55,00 F
	JEU DE TIGES DE CULBUTEURS (4 long:167,5 mm et 4 long:190 mm)	55,00 F
	CROISILLON (arbre de transmission pour Martini)	80,00 F
	BOUCHON DE VIDANGE DU CARTER D'HUILE M 18 x 150 (laiton)	20,00 F
	THERMO-CONTACT TEMPERATURE D'HUILE	30,00 F
	THERMO-CONTACT TEMPERATURE D'EAU	32,00 F
	BAGUE CUPO-BRONZE EPAULE POUR AXE DE Cde DE BOITE DE VITESSES	15,00 F
	BAGUES D'ARBRE A CAMES	85,00 F
	JEU DE RACCORD D'ARRIVEE D'ESSENCE (standard pour carburateur WEBER)	30,00 F
	PRISE RAPIDE DE MISE EN MARCHE (batterie)	50,00 F
	SILENBLOC (D: 25 H: 10 M8)	15,00 F
	SILENBLOC (D: 13 H: 10 M5)	15,00 F
	16 VIS DE BIELLE AVEC ECROUS (standard D: 9,2 M 9 x 125)	27,00 F
	ROULEMENT 6207 - 2 RS1	50,00 F
	CIRCLIPS: I 72	3,00 F
	CALE DE LATERAL VILBREQUIN (première cote)	25,00 F
	CALE DE LATERAL VILBREQUIN (0,10)	25,00 F
	CALE DE LATERAL VILBREQUIN (0,15)	25,00 F
	PIGNON D'ENTRAINEMENT D'ALLUMAGE/ POMPE A HUILE	120,00 F
	JEU DE COUSSINETS DE BIELLE (TRIMETAL 0,00)	300,00 F
	JEU DE COUSSINETS DE BIELLE (TRIMETAL - 0,15)	300,00 F
	JEU DE COUSSINETS DE BIELLE (STANDARD 0,00)	85,00 F
	JEU DE COUSSINETS DE BIELLE (STANDARD - 0,50)	85,00 F
	JEU DE COUSSINETS (VILBREQUIN) (- 0,5)	135,00 F
	JEU DE COUSSINETS DE VILBREQUIN (STANDARD)	135,00 F
	DOSE DE PRODUIT ANTIFRICTION (moteur et b.v)	175,00 F
	DOIGT DU SELECTEUR DE VITESSES	120,00 F
	SELECTEUR DE VITESSES (cul de boites) acier 35NCD16 traité 160 Mpa	480,00 F

PETITES ANNONCES

1

DISQUE FRITTE (pour embrayage ci-dessus)	300,00 F
VOLANT D'EMBRAYAGE COMPETITION SUPER-LEGER BI-MATIERE POUR EMBRAYAGE RACING (perçage des trous du vilbrequin à la demande)	800,00 F
RECEPTEUR D'EMBRAYAGE	150,00 F
ARBRE COURT DE SORTIE DE BOITE (chromé dur)	150,00 F
CHEMISE (fonte centrifugée, 2 stabilisations) D: 80 +/- 0,010 (prête à utilisation pour 1440)	300,00 F
BIELLE SPECIALE 1256/1296/1440 USINAGE CN matière 35NCD16 de chez AUBERT & DUVAL ébauchée, sablée, traitée sous vide pour obtenir Mpa 160 ensuite rectifiée et rodée.	800,00 F
VENDUE PAR 5	
CUL DE BOITE 5 vitesses GORDINI	680,00 F
CACHE CULBUTEUR (à ailettes)	600,00 F
ENTRETOISE ACIER ENTRE BOITE ET CUL DE BOITE (déjà servit)	150,00 F
ENTRETOISE ACIER ENTRE BOITE ET CUL DE BOITE	450,00 F
ALLUMEUR DUCELIER 4136	300,00 F
FOURNIS AVEC: 2 rupteurs 2 condensateurs	
JOINT DE CULASSE (renforcé joue métal épais 1,85 pour Gord/1255-1296)	220,00 F
JOINT DE CULASSE (renforcé 1,45 pour Gord/1255-1296)	200,00 F
POCHETTE COMPLETE (avec joint de culasse renforcé joue métal, pour Gord/1255-1296)	380,00 F
POCHETTE COMPLETE (sans joint de culasse, pour Gord/1255-1296)	220,00 F
BOUCHON DE CACHE CULBUTEURS	20,00 F
JOINT A LEVRES D: 26 x 13 épais: 7	8,00 F
JOINT A LEVRES D: 30 x 13 épais: 8	8,00 F
JOINT A LEVRES D: 35 x 17 épais: 8	8,00 F
JOINT A LEVRES D: 50 x 35 épais: 8	10,00 F
JOINT A LEVRES D: 54 x 38 épais: 5	10,00 F
JOINT A LEVRES D: 62 x 35 épais: 7	12,00 F
JOINT A LEVRES D: 90 x 70 épais: 10	15,00 F
JOINT A LEVRES D: 95 x 80 épais: 8	15,00 F
JOINT FIBRE (entre collecteur d'échappement et silencieux)	2,00 F
JOINT FIBRE DE POMPE A EAU (entre corps de pompe et sa basse)	5,00 F
JEU DE JOINTS DE TUBE DE BOUGIES	5,00 F
JEU DE JOINTS TORIQUE DE CARBURATEUR (gord) D: 55 x 5,5	10,00 F
Jean Pierre FORTIER Chemin de la Roche à Vigné 91580 AUVERS St GEORGES	
Tél perso: 01 60 80 39 36 (le soir entre 18h30 et 20 h)	
Tél bur: 01 45 12 84 69	

PETITES ANNONCES

CHERCHE : 4 jantes tôle 5.5 ou 6 pouces x 13 entraxe R8
collecteur d'échappement horizontal 4x1 de monoplace Formule
Renault moteur R8 Gordini 1300
Mr DESCAT S. CHS de la Sarthe ,Route de Spay , B.P 4 , 72703 Allonnes Cedex

ACHETE : pompe de synchro laveur neuve
5 jantes avec enjoliveurs pour Djet (origine R8)
Mr GROS P.A La Vigie 68 Chemin du Champelet 73000 Chambéry Tél.04.79.72.27.20

ACHETE : 2 ou 3 jantes ,3 trous , entraxe 150 Gotti 6 branches , démontables ,
tout du 7 x 13 ou achète 4 ou 6 voiles N° 4.
Mr METAIS M 8 Rue du Fauvin 37270 Azay sur cher Tél.02.47.50.44.66

ACHETE : attaches capot moteur (sur sangles cuir) avec plaque de réglage
Mr GAVEAU F. 7 Rue de la Liberté 74000 Annecy

CHERCHE : 2 anti brouillard , 2 pare-soleil , 1 retroviseur intérieur ,2 poignées
intérieures de porte , quomodo de phare et clignotant ,2 plats de fixation réservoir
,levier frein à main ,moteur de climatisation ,coupe circuit ,platine fixation filtre air R8G
sur carbus ,2 klaxons ,chape guide lève vitre , 2 crochets sangle capot ,2 entrebailleurs
vitre AR

VEND : 1 tige accélérateur , 1 câble d'accélérateur ,2 renvois coudés commande
accélérateur ,4 ampèremètres pour R8G ou 24CI ,1 mano température d'huile
Mr BILLY H .19 Rue de la Mairie 70400 Champey Tel.03.84.27.47.61

INFOS DIVERSES

Le club relance la fabrication de jeu de joint de vitres réf.6014.6015.6016.6017
au prix de 550f le jeu de 4 joints Quantité limitée .Passez commande rapidement
accompagnée de votre chèque (celui-ci ne sera tiré qu'à la livraison) .

Mr Moeglen serait d'accord pour refaire une série de couple conique 8 x33 réf 1001-140
Il faudrait 8 à 10 commandes .Il faut compter environ entre 2800 et 3000 f.Si vous êtes
intéressé ,inscrivez vous auprès du secrétariat.