

DE RENE BONNET A



MATRA SPORTS



BULLETIN DE LIAISON

2^{ème} TRIMESTRE 2000

N°30

LE MOT DU PRESIDENT

Voici votre 2ème bulletin trimestriel. Toujours aussi difficile d'avoir des articles. Il faudrait vous bouger un peu le c.. Sinon je vais piquer une grosse colère.

La sortie de Vendome était bien réussie 32 personnes ont participé avec 12 voitures de collection. On renouvellera cette journée l'année prochaine dans le Berry Sud.

Bonne participation également sur le circuit du Vigeant où nos membres ont pu se défouler sur la piste, il y avait 18 voitures. Notre dynamique organisateur Pascal Massin a encore fait ça bien (repas et accueil) et on l'encourage pour qu'il recommence l'année prochaine.

La sortie de Pâques à Oléron a été réussie malgré les caprices de la météo (mais on ne peut pas la maîtriser) Monsieur Reuse a réuni 17 voitures de collection et 50 personnes. A noter la participation de nouveaux inscrits. Cela renforce d'année en année le petit groupe qui sort régulièrement.

Nous finissons ce trimestre avec l'inauguration du Musée Matra à Romorantin. Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont participé avec 43 voitures, ce qui a permis d'avoir la deuxième place parmi tous les clubs Européens en quantité de véhicules présentés.

Prenez note tout à fait officiellement de l'assemblée générale. Celle-ci aura lieu les 30 Septembre et 1er Octobre. Une convocation vous parviendra en temps voulu, mais pas trop tôt afin de ne pas avoir de rappel à faire ce qui est très désagréable.

A noter qu'une nouvelle liste de pièces détachées est publiée dans ce bulletin où des produits inédits ont été intégrés. Lisez là vous aurez des surprises agréables.

Votre PRESIDENT

SOMMAIRE

Page 2 : le mot du président

Page 3 .4 : Sortie de décrassage à Vendôme par Mme Pes

Page 5.6.7 : Trois petits tours au Vigeant par Duduffe

Page 8 .9 : Photos

Page 10 .11 : 26 Djet pour que Matra n'oublie pas par Duduffe

Page 12 .13 : Maxi 1000 par l'écurie Grete

Page 14 : infos diverses

Page 15 .16 : nouvelle liste de pièces détachées

VENDOME

CLUB RBMS

DIMANCHE 2 AVRIL 2000

Le soleil et le froid étaient au rendez-vous de la première sortie des DJET et autres véhicules MATRA en ce 2 avril 2000.

Nous étions tous présents avant 9 heures, transis de froid sur la place de la belle mairie de VENDOME.

Nous avons garé nos voitures, environ une quinzaine, dans un cadre digne d'elles, au milieu des parterres de fleurs, le long d'une magnifique façade du XVII^e siècle, sous des platanes plus que centenaires. La visite guidée et commentée par une charmante jeune femme pouvait commencer.

Le célèbre BALZAC dans son livre Louis LAMBERT dépeint ses années laborieuses d'études dans ce collège d'oratoriens, devenu lycée Pierre RONSARD jusqu'en 1974, maintenant Mairie depuis 1982.

VENDOME, ville récompensée pour ses parcs fleuris par quatre fleurs, tient son nom de l'époque gauloise (VINDOCINUM), mais c'est un Comte BOUCHARD le vieux, (grand ami d'Hugues CAPET) qui l'a fait entrer dans l'histoire avec un grand H.

Un certain HENRI IV, Duc de VENDOME, légua le Duché du Vendômois à son fils illégitime, César, fils de Gabrielle D'ESTREES, sa favorite.

Un passage rapide dans la vieille ville, où nous admirons la maison et la tour, avec son carillon, du grand saint MARTIN, nous amène à l'abbaye de la sainte Trinité, fondée au XI^e siècle par Geoffrey MARTEL. Elle possédait une lame du Christ rapportée par les croisés de CONSTANTINOPLE qui sera vénérée, par les pèlerins en route pour Saint Jacques de COMPOSTELLE, jusqu'à la Révolution.



Le clocher indépendant de l'abbatiale s'élève à plus de 80 mètres. Nous admirons les styles roman, gothique et gothique flamboyant. Un parcours dans les magnifiques jardins fleuris, parmi les méandres du LOIR, nous permet d'admirer les très vieilles maisons de pierre, des vieux lavoirs, et ponts, témoignages d'une histoire riche et de la douceur de vivre angevine.

La visite terminée, nous reprenons nos Djet pour passer sous la porte SAINT Georges, entourée de grosses tours, et pour regarder sur la hauteur (60 mètres) les restes du vieux château féodal, et une vue panoramique de la ville.

Puis la procession de nos voitures multicolores, dans la campagne verte, nous amène à notre deuxième étape : LAVARDIN pour déjeuner dans un restaurant-cave troglodyte.

. Visite de la ville et de ses jardins fleuris.

. Repas à LAVARDIN.

. Visite du château de la POSSONNIERE

. Visite du village de TROO.

. Départ de VENDOME.

Un repas digne de cette époque nous attend ainsi qu'une aimable hôtesse. Après le repas tous les participants reçoivent une spécialité VENDOMOISE (sablés aux pralines). Pour les courageux et afin de digérer, visite de cette petite bourgade moyenâgeuse. Une certaine rue Saint GENEST, attire des curieux... Pour les autres participants, discussions très animées, sur la restauration en cours du DJET.

Nous repartons dans la campagne, afin de poursuivre le programme de la journée. COUTURE SUR LOIR et son manoir de La POSSONNIERE, maison natale de Pierre de RONSARD nous attend. Une guide, avec le bon accent du terroir, nous commente cette maison bourgeoise avec sa grande cheminée. Les dépendances (cuisine avec ses différents fours,) salle à manger très longue, cellier ont été creusées sous la roche en cave, pour s'abriter de la chaleur. Toutes les constructions ont été ornées de sculptures dans la pierre, les premières pour l'époque, par le père architecte de l'auteur de poèmes si célèbres dédiés à Cassandre.



Un dernier arrêt au village de TROO pour nous dégourdir les jambes, admirer une belle vue sur la campagne, une église en cours de restauration mais surtout apercevoir des façades de maisons troglodytes, si caractéristiques de la région. Puis c'est, hélas, le retour dans la belle ville de VENDOME où nous nous quittons.

Merci à Delphine HUMERT pour cette magnifique journée, si fructueuse en histoire de FRANCE, en châteaux, en belles fleurs, une bonne " mise en bouche" avant le voyage à l'île d'OLERON.

Pour le Rédacteur empêché
N. PES



TROIS PETITS TOURS AU VIGEANT

Après vous avoir raconté la déjà longue et passionnante histoire de Djet MB8 N°10535 il y a quelques années, je n'ai pas pu résister à l'injonction et aux menaces du Président, qui m'a subtilement suggéré d'écrire un petit article sur notre sortie du Club lors de l'événement « Sport et Collection » qui a eu lieu sur le circuit du Vigeant, les 13 et 14 mai 2000. Donc, dans la série « t'as pas le choix », les autorités m'avaient gentiment proposé de me joindre au groupe avec mon automobile, et même que sur place il y aurait à faire un bout de roulage avec la monoplace MS5 du Président, une dernière fois avant qu'elle entre au Musée de Romorantin. De loin, ça valait le coup de venir. De près ce fut encore mieux...

D'abord il a fallu que je me rende au Vigeant avec mon Djet. A force, ça fait 20 ans que je l'ai acheté, il n'est toujours pas restauré en entier, mais il roule sans ennui majeur. C'est comme la célèbre Mob Présidentielle, la 99Z de Jean-Paul qui a récemment rejoint ma collection (autre histoire, une autre fois). Quittant le boulot pas trop tard ce Vendredi, je fonce d'abord récupérer le Djet en Eure-et-Loir. La mise en route est laborieuse, pourtant je viens d'y installer la semaine d'avant une belle batterie de récup, réputée neuve, chargée à bloc et pleine de promesses. J'aurais bien fait confiance à ma vieille batterie, mais elle a été empruntée en urgence pour remplacer celle de la Twingo de la cousine qui était plate (pas la cousine, non, non...).

En route on se dit que ça va recharger par l'entremise de la puissante dynamo et des régimes moteur fulgurants. Il fait de plus en plus chaud et sur la N10 il y a des paquets de camions à suivre, mauvais pour le refroidissement. A un feu dans une charmante localité, le moteur cale après un méchant bruit ressemblant à du pré-allumage, pile au moment où je veux partir en première. Peut-être un peu trop d'avance, mais sûrement l'effet de la température élevée dans le compartiment moteur... Il faut croire qu'en 120km la batterie n'a pas voulu prendre la charge, parce qu'elle tombe à plat tout de suite et le démarreur ne tourne plus assez vite. D'ailleurs par moments il fait « cloc » au lieu d'entraîner, truc classique à chaud. Coup de chance, l'épicerie (vous connaissez bien, là, celle qui est à 5 mètres du feu) est encore ouverte, et le patron arrive à rapprocher sa voiture et à m'aider à démarrer avec des câbles. La prochaine fois, je m'arrêterai chez lui acheter un pack de bière à sa santé et le remercier de nouveau. Pour l'instant, le moteur tourne rond mais il se fait tard. Il y a toujours autant de camions, donc je passe au régime au-dessus et continue jusqu'à Poitiers par l'autoroute, en allumant l'éclairage le plus tard possible, pas tellement confiant dans le circuit de charge et pas du tout dans la batterie.

Pascal et sa famille m'accueillent (très en retard, évidemment) pour le dîner, un grand merci pour leur hospitalité ! Pascal me prête une batterie, à conserver dans le coffre au cas où... Le démarreur fait encore « cloc », mais ce n'est pas la batterie. Pascal m'aide à pousser le Djet pour démarrer, ce ne sera pas la dernière fois... Je passe la nuit dans un gîte rural magnifique (je recommande le site, l'accueil, le calme) dans un hameau en pleine campagne.

Samedi matin à la fraîche, Pascal vient me chercher avec son Djet blanc. Pendant la nuit, il y a eu un orage, et la pluie s'est infiltrée dans mon coffre, la moquette est trempée et la buée va persister un bon moment. Après que mon moteur ait démarré de justesse, par des routes de campagne agréables on se rend au circuit où on retrouve une partie des membres du club. Le plateau des Djet compte déjà une dizaine d'exemplaires. André est déjà installé avec le Bonnet

CRB1 du Trophée VHC Maxi 1000 et son camion d'assistance. Et bien sûr, la superbe monoplace Matra F3 de Jean-Paul est arrivée aussi, avec son propriétaire, qui commence déjà à m'engueuler comme d'habitude.

Le programme du week-end est impressionnant, avec comme plat de résistance annoncé, « 150 Ferrari contre le Cancer ».

Rapidement, la première série des VHC amateurs passe en prégrille, plusieurs de nos Djet en font partie, avec beaucoup d'autres voitures : Alfa, Porsche 911, Alpine, Corvette, Jaguar, etc. Sur le tracé, il y a affluence, des autos partout, avec des niveaux de pilotage et de performance très inégaux. J'essaie d'apprendre ce tracé réputé technique, tout en surveillant les rétros pour ne pas trop gêner ceux qui me dépassent, souvent beaucoup plus vite. Le Djet semble avoir une tenue de route décente, avec un comportement assez neutre, et tout fonctionne correctement. A une sortie de virage, la Corvette me passe dans le boucan infernal de son V8, en me laissant vraiment sur place... En virages lents, c'est un camion, mais en ligne droite, ça devient un avion. En tous cas, ces séances sont l'occasion de quelques grands moments d'émotion lorsqu'on s'aperçoit qu'on roule à côté de ces autos qui nous ont tant fait rêver quand on les voyait en photo noir et blanc dans Champion, Moteurs ou Virage.

J'écourte la séance car je dois prendre le volant de la F3 du Président et aller en prégrille pour la série suivante, celle des monoplaces. Je fais 2 ou 3 tours de plus avec le Djet, avant de comprendre où se trouve la voie d'entrée des stands...

Là, c'est plus sérieux... Je m'installe dans le tout petit habitacle, que je trouve tout de suite bien adapté à mes mesures. Il est prévu de conduire prudemment et de ne pas se sortir (l'illustre Bachmol avait déjà arrangé le dessous du capot avant sur les vibreurs lors d'un tête-à-queue il y a quelque temps). En fait, pour la conduire, c'est facile. Pour la piloter vraiment, ce doit être une autre affaire. Le moteur ne délivre pas du tout de couple en-dessous de 5000 t/mn, mais ensuite, ça cause bien, surtout pour un petit 1000 cm³. La grille de boîte est facile à utiliser, en fait le petit levier ressemble pas mal à celui d'un Djet. Il paraît qu'à l'époque les furieux prenaient 11000 t/mn, mais par respect pour la mécanique je ne dépasserai pas 7500-8000.

Pendant la séance, je roule très prudemment, toujours en surveillant les rétros, en suivant parfois d'autres voitures dans des enchaînements, mais en utilisant une toute petite partie des possibilités de l'auto. Je garde un œil sur les thermomètres d'eau et d'huile, en pensant au travail fourni par ce petit berlingue qui fait preuve d'une belle vigueur, autant par la puissance que par le bruit...

Je me frotte gentiment à deux pilotes de Monomill qui compensent leur faible puissance par une attaque diabolique et un bruit de mitrailleuse épouvantable destiné à intimider l'adversaire. Je m'en débarrasse en les doublant en ligne droite, ça y est, je suis un pilote !!

Au bout d'un moment, une autre monoplace me suit de près puis me passe sur un freinage. C'est une Formule Renault pas très ancienne, mais dont le moteur doit être en fin de vie... Il me repeint la visière avec de l'huile généreusement distribuée en panache par son reniflard ; et en même temps je sens les roues avant de la Matra qui commencent à bloquer et à dévier n'importe comment. Le mec est en train de barbouiller non seulement les copains mais aussi toute la piste... Comme confirmation, les drapeaux rayés rouge et jaune commencent à apparaître un peu partout. La séance se termine quelques minutes après, et je ramène la superbe MS5 au paddock, pas fier de mes performances mais au moins sans avoir cassé le moteur (certains disent que je suis poursuivi par le mauvais sort avec les moteurs... autre histoire à paraître dans la revue « Graisse et Poussière »).

Le week-end se poursuivra par d'autres séries de tours en catégorie VHC Amateur avec nos Djet, et en série Monoplaces deux autres privilégiés (Gérard et André, des pilotes sérieux, ceux-là) se feront plaisir au guidon de la MS5. Eux aussi, ils ramènent de bons souvenirs...

Le Samedi soir, nous dînons ensemble dans un restaurant à Ligugé. Evidemment, au moment du dessert, certains commencent à provoquer leurs camarades dans l'espoir de déclencher une bagarre (gâteau + crème). On frôle l'incident mais le repas se termine calmement...

Dimanche matin, dans la série « Vintage and Barjots », Pierre m'emmène faire un tour (sur la route) dans sa Bugatti 35 Grand Prix. Sa voiture est refaite comme « dans son jus » avec une peinture mate, des cabosses et des traînées d'huile un peu partout, mais elle marche très fort. Je prends place à côté de lui, Jean-Paul me colle sa casquette présidentielle sur la tête (belle marque de confiance, une de plus, mais il va falloir en prendre soin...). On sort gentiment du circuit, dans le chant de tous les pignons de la distribution du 8 cylindres en ligne, et une fois sur la route, Pierre fait parler la poudre. Les perfos de cette Bugatti sont carrément ahurissantes quand on pense aux voitures ordinaires de la même époque (201, C4, ...).

L'accélération et les vitesses atteintes sont celles d'une bonne bagnole moderne, mais la raideur des suspensions et l'imprécision de guidage des pneus étroits inquiètent un peu. Sans pare-brise ni saute-vent, j'ai l'impression qu'on est à 300 à l'heure ; je cramponne d'une main la casquette de JP pour éviter qu'elle s'envole (si jamais je la perds, je peux revendre mon Djet...), et de l'autre le rebord de la carrosserie en pensant aux pilotes de cette époque qui couraient sur des routes défoncées et arrivaient tout noirs de poussière et d'huile, avec deux ronds blancs à la place des lunettes. Dans le hurlement de l'échappement absolument libre, on dépasse à tout berzingue une voiture, dont le conducteur a du nous prendre pour Satanas et Diavolo dans le célèbre dessin animé... Arrivés à l'Isle-Jourdain, le chant du moteur remplit la vallée quand on traverse le pont, encore un superbe moment. Un peu d'essence à la station du coin, puis on refait le trajet en sens inverse à la même vitesse. Déjà fini, c'est dommage.

Le paddock du circuit est bien équipé, il fait bien chaud et il y a un robinet à proximité immédiate, évidemment Jean-Paul en profite pour arroser assez copieusement tous ceux qui passent à portée...

Nous faisons une dernière série de tours avec nos Djet le Dimanche après-midi (cette fois j'emmène Pascal comme passager). Les conducteurs s'échauffent et on commence à voir quelques autos arrêtées en sens inverse ou en travers sur les vibreurs (personne ne se sentira désigné...). Tout se passe bien dans l'ensemble, et les participants garderont je pense un super-souvenir de ces deux journées...

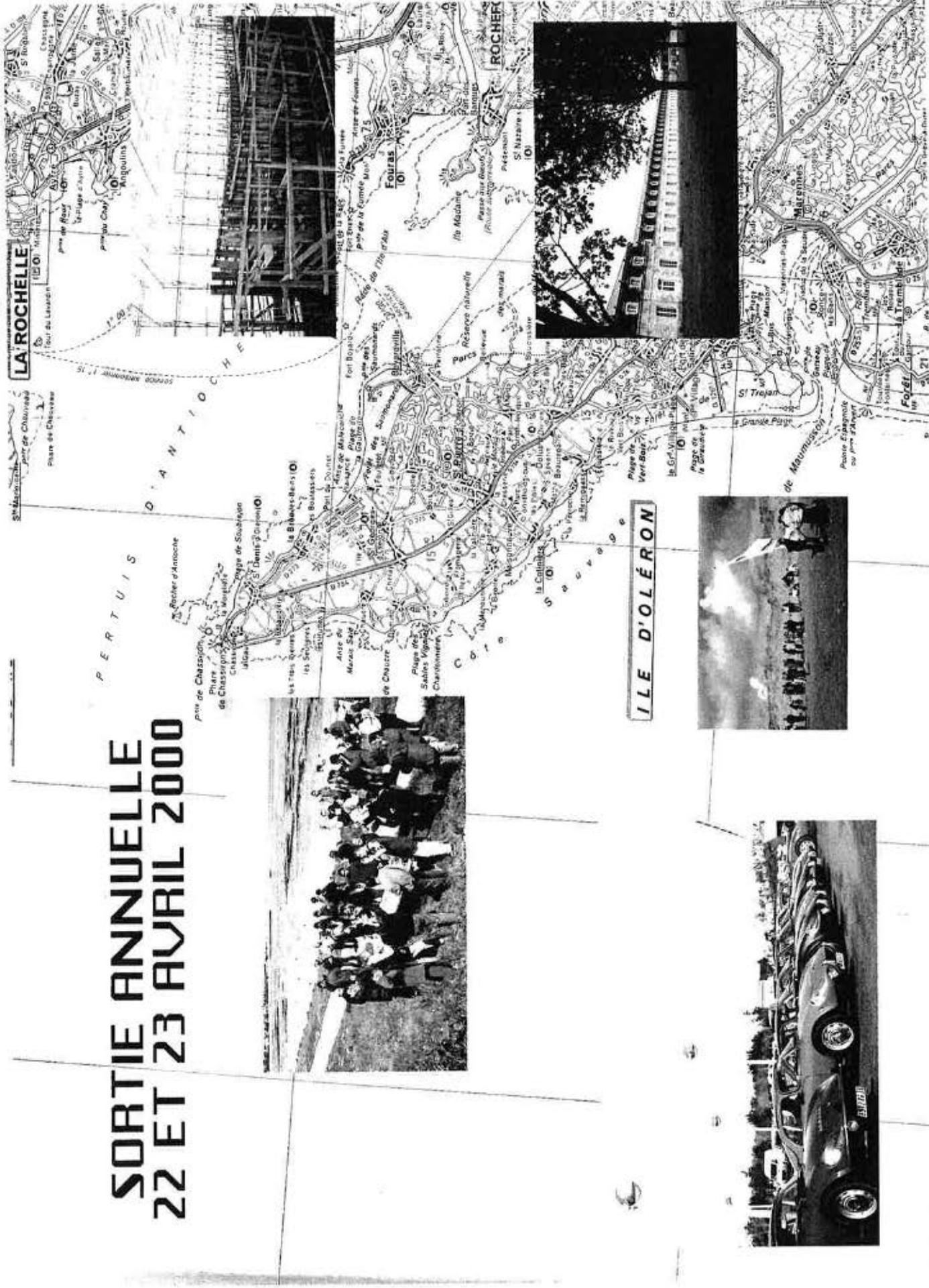
Il est maintenant temps de prendre le chemin du retour. Je dois laisser mon Djet à Romorantin pour la journée Matra du samedi suivant. Jean-Paul part en trombe avec son Espace et la MS5 sur sa remorque, suivi par le Djet gris métal de Delphine. Mon démarreur fait « cloc » une fois de plus ; le temps qu'André m'aide à pousser pour démarrer, les Humbert ont disparu au loin, alors je fais la route tout seul, à moitié au pif. Je dépasse Gégé et son Djet rouge (Salut mon Gégé) qui roule doucement à cause d'ennuis d'alimentation. Presque arrivé à Romo, à un rond-point à la sortie de Valençay, je me fais arrêter par deux gendarmes qui vérifient mes papiers. Au moment de repartir, le démarreur fait « cloc » (c'est pas nouveau, comme gag) et les deux gendarmes, sympa, m'aident à pousser le monstre bleu...

La boucle est bouclée, j'arrive à Romo où Jean-Paul est déjà là, évidemment, et se fout de moi quand je lui raconte mes histoires. Il me dit d'ouvrir le capot moteur, il sort du garage avec sa barre à mine (le petit modèle pour redresser les châssis) et il frappe sauvagement mon démarreur, qui de peur se remet en marche au lieu de faire « cloc ». Evidemment je me fais pourrir par mon Président. Pour me venger, je prends le bidon d'eau que j'ai gardé tout le week-end dans le coffre et je lui en vide une bonne partie sur la tête... L'honneur est sauf.

On est venus, on a poussé, on a bien rigolé, on a bronzé (ou rougi, ça dépend des gens), alors venez nombreux l'année prochaine.

Duduffe

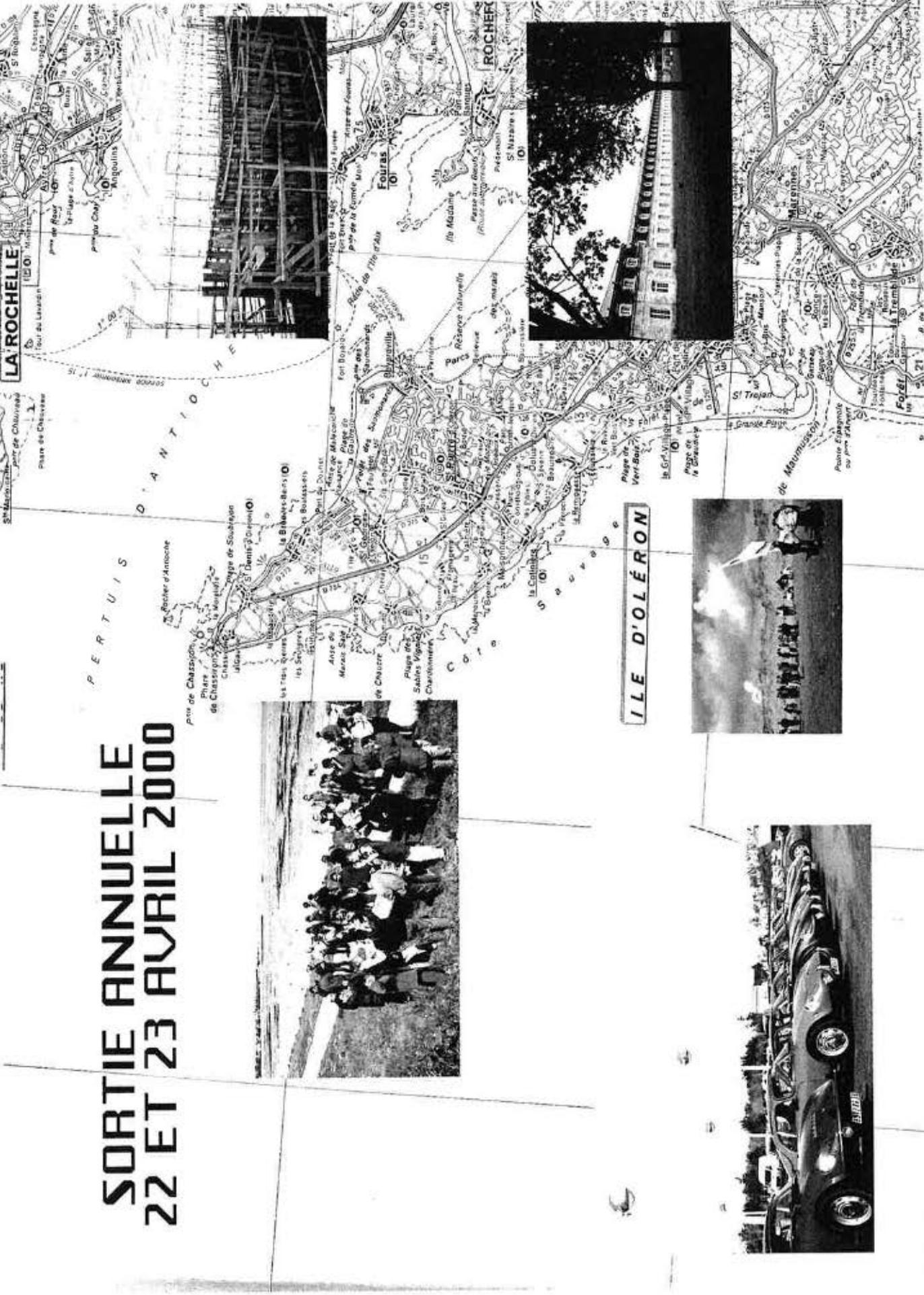
SORTIE ANNUELLE 22 ET 23 AVRIL 2000



LA ROCHELLE

ILE D'OLÉRON

PERTUIS



LA ROCHELLE

ILE D'OLÉRON

PERTUIS



UNE PARTIE DES DJET AU VIGEANT



UN BEAU RENE BONNET LE MANS A ROMORANTIN

**« VINGT QUATRE DJET POUR QUE MATRA-AUTOMOBILE
N'OUBLIE PAS... »
JOURNÉE D'INAUGURATION DE L'ESPACE AUTOMOBILE
MATRA**

Une semaine après le succès de la sortie au Vigeant où notre Club avait été dignement représenté, il fallait frapper encore un grand coup. Jean-Paul avait donc fermement battu le rappel pour réunir le maximum de membres du C.R.B.M.S., et il faut croire que ça a marché, car un bon nombre de participants a répondu présent.

La journée a commencé par la mise en place des autos des clubs aux différents endroits réservés, dans la ville de Romorantin. Nous avons eu droit à toute une moitié du parking de la Place de la Paix, que nous avons progressivement investie à partir de 7 heures du matin. On a pu constater que les spectateurs ont été nombreux au rendez-vous, ce qui montre bien l'impact de ce genre de manifestation quand elles sont organisées en centre ville.

Nous nous promenons depuis un moment dans les rues avoisinantes, qui sont occupées par de nombreuses Matra en exposition, appartenant à des clubs français et étrangers, quand un bruit de sirène se fait entendre : c'est l'arrivée du cortège, avec à sa tête le jet 6 de M. Baillou, déguisé en version Gendarmerie, y compris le conducteur, plus vrai que nature, qui en profite pour pimponner à tout va. La 650 Tour de France, dont le moteur a définitivement battu le record de longévité, suit immédiatement derrière, pilotée par le grand Henri (Pescarolo), avec en passager M. le Maire de Romorantin. Suivent plusieurs Matra emmenant les Présidents des clubs participants. Jean-Paul a sorti le costume des grands jours mais il a gardé ses bretelles présidentielles (celles dont il se sert comme lance-pierres contre les créatures nuisibles). D'un coup d'œil discret, je m'aperçois qu'il a remis les célèbres charentaises au profit d'une paire de pompes seyantes mais très classiques... Les traditions se perdent.

Après une série d'interviews des officiels sur place, avec animateur, micro, et tout, nous prenons le temps de boire un coup au bistrot, puis toutes les autos des clubs se mettent en route vers la Pyramide. Un beau cortège, un poil bruyant : André roule avec le Djet de course et Michel le faux gendarme fait corner sa sirène spécialement devant les policiers municipaux, vous avez dit provocation ?

Domage, le circuit en ville aurait pu être un peu plus long, pour que plus de spectateurs puissent en profiter... Mais le grand nombre de voitures de collection exposées, cette fois toutes ensemble sur le parking de la Pyramide, offre un beau spectacle. Un discours officiel est prononcé devant de nombreux participants, dans la salle de la Pyramide. Domage, il n'y est pas fait allusion aux efforts fournis par les clubs et les collectionneurs présents, venus nombreux et, pour certains, de très loin au volant de leurs autos.

L'après-midi est alors consacré à la visite du nouveau Musée, baptisé l'Espace Automobile Matra. Celui-ci se trouve en centre ville, et un service de navette en car bien commode assure le transport des invités depuis la Pyramide. Les bâtiments (une ancienne usine de caméras et de projecteurs) sont joliment rénovés et suffisamment spacieux pour abriter la collection, qui est ainsi présentée dans de très bonnes conditions aux visiteurs. On pourra cependant regretter que le Djet soit un peu mis à l'écart par rapport à l'historique de la production Matra. Il est pourtant bien représenté : un Djet Tubulaire superbement restauré, ainsi qu'un Djet 5 en état d'origine (don de M. Claude Bonnet, ceci mérite d'être mentionné) et un Jet 6 en version rallye. n

L'exposition tourne autour de trois thèmes principaux : la production de série, la compétition et les prototypes, qui occupent toute une salle en sous-sol et constituent une vraie surprise. On y voit ainsi nombre de concept-cars et d'études de faisabilité, dont certains sont plus connus que d'autres, mais qui témoignent tous de la vitalité et de la volonté de développement que Matra a cultivés au long des années. Il y en a qui font envie ; le cabriolet bleu, par exemple, resté apparemment sous le nom poétique de « P43 » et sans aucun insigne sur le capot avant, je l'aurais bien vu un jour dans mon garage, avec le groupe propulseur du M25 monté à l'avant, ou peut-être même en propulsion, toujours avec ce 1800 turbo proche de 200ch développé par Renault...

Côté délire pur, l'Espace F1 est là aussi, bien mis en valeur près des fenêtres donnant sur le parc, avec sa peinture or bizarrement satinée. Ce projet qui a représenté à son époque un énorme travail, était surtout destiné à véhiculer une image de marque associée. Il a effectivement traversé beaucoup de salons, mais malheureusement on ne l'a pas assez vu en fonctionnement. On peut rêver qu'il y ait un jour un petit circuit à proximité ... pour le faire rouler de temps en temps en démonstration, avec d'autres voitures de course...?

Un fascicule contenant un CDROM est distribué aux invités. Sa réalisation est de belle facture, avec une bonne qualité photographique, mais on semble oublier encore le Djet, qui a eu son importance dans l'historique de la marque, et qui est aujourd'hui, sauf erreur, le véhicule Matra de série le plus coté aux yeux des collectionneurs.

La collection ne serait pas complète sans les deux salles latérales, qui montrent d'un côté les moteurs, en majorité de compétition, fabriqués par Matra, et de l'autre des photos anciennes des usines (avec des Djet !!!) et des miniatures (dont certaines artisanales, superbement réalisées) de presque tous les modèles existants.

Le soir, un buffet réunissant les clubs invités, a ensuite lieu devant la Pyramide. Après le repas, suivi d'un feu d'artifice, la soirée continue sous le chapiteau en musique disco, avec un orchestre « en direct-live », et une chanteuse très très live d'ailleurs. L'ambiance chauffe pas mal, à tel point que certains collègues sportifs (des néerlandais, semble-t-il) arrivent à danser sur les tables, sans tomber et même sans renverser leurs bières, s'il vous plaît...

Donc dans l'ensemble, même si le rythme de la journée a connu quelques temps morts, on peut saluer un beau programme et un gros effort d'organisation. Souhaitons que l'Espace Automobile Matra sache se maintenir dans l'avenir au niveau de ce que nous avons eu le plaisir de vivre ce samedi 20 mai.

DUDUFFE

MAXI 1000 UNE ANNEE POUR VOIR

Le démon de la piste. Depuis quelques années mon frère , mon fils et moi écumons les circuits de France en Djet à la recherche de je ne sais quel temps perdu. Sans doute celui des "Seventeen" où nous sévissions dans le critérium de Formule bleue. Du moins pour les deux anciens que nous sommes car si Olivier , mon fils a posé ses fesses dans la MEP du haut de ses trois ans dans les années 70 , c'était pour la photo . Mais c'est contagieux ces histoires de père , fils , d'oncle et de bagnoles.....

Maxi 1000 ! Formule magique qui nous tournait dans la tête comme un bolide au 1/43 ème sur un circuit 24. Formule économique écrivaient les revues spécialisées. Important. Sports Auto pour le plaisir. Encore mieux. En cet hiver 99 , nous faisons le bilan de notre patrimoine automobile : un Djet à " sacrifier " (ah le sacro saint " d'origine " allait en prendre un coup !). Sur l'autel de notre passion, nous désignons mon Djet 5 équipé alors d'un R5 Alpine (ça marchait pas mal !). Nous nous répartissons les rôles. Le pilote , le plus jeune : Olivier . Il faut savoir passer la main. Dououreux quand même ! le mécanicien , Jean Claude : c'est son truc et en plus il a la formation pour. Quand à moi c'est tout le reste. Le reste ça consiste tout d'abord à contacter les organisateurs pour quelques renseignements indispensables et tout de suite on regrette de s'être fourvoyé dans un tel bourbier. On y arrivera jamais hurlais-je à la lecture du règlement , de l'annexe J , de l'annexe K et autres réglementations tortueuses. L'exemple typique , l'arceau (il y en a pleins d'autres des exemples typiques , il n'y a pas que ça). Donc l'arceau doit être homologué :

- Mais Monsieur le Président des Maxi 1000 , on en trouve pas dans le commerce des arceaux adaptés aux Djet , je me demande même si cela a existé !

- Mon cher débrouillez -vous il doit être homologué ! et le règlement a été modifié. Fini le 40MM de diamètre , on passe en 50 cette année . Renseignez-vous auprès de vos collègues.

Jean Paul , A L'AIDE !! vite les N° de téléphone (par ordre alphabétique !) de Messieurs Bombaud , Delaunay , Moeglen . Daniel Bombaud est également en pleine recherche d'arceau car lui aussi espère débiter cette année . Il a un plan en Allemagne , un gars qui en produirait quelques uns mais rien de sûr , il me tient au corant. Je me tourne vers les anciens du Maxi 1000. André Delaunay me rappelle que sur son René Bonnet , l'arceau avait été monté par Paul Joly alors qu'il courait avec cette même voiture en VHC et que ma foi il ne voit pas de solutions à mon problème... Hormis Paul , que j'avais déjà approché avec notre projet et à qui j'avais fait part de notre tracasserie. Il avait de suite évalué les difficultés techniques (renforcement du châssis , démontage de la caisse ect) mais n'envisageait pas d'en fabriquer un . Je nous voyait très mal en point . Le temps s'écoulait et l'échéance de la première course se rapprochait rapidement . Mais Paul avait pris le temps de réfléchir à la " faisabilité " d'un tel montage , dans un temps imparti (restreint) et avec une nouvelle donnée technique : le 50MM de diamètre du tube (étiré , le tube s'il vous plaît !) Et il me proposa de tenter l'expérience. L'affaire fut rondement menée en deux week-end . Le tube chargé , tassé de sable fut cintré à froid , le 50 MM ne " boursoufla " pas aux pliures , grosse inquiétude pour Paul qui m'avoua s'être réveillé à 4 heures du matin de crainte d'un échec. Et l'homologation me direz-vous ? suspense jusqu'au 1er Avril à Magny cours pour la première course.

Autre exemple typique , les jantes . Le règlement spécifie des jantes de 15 x 5.5.

- Mais Monsieur le président , ça n'existe pas des jantes de 5.5 sur les Djet , d'origine c'étaient des 4.15 et moi j'ai que des 4.5 de Gord ..

- non Monsieur on s'est mis d'accord sur la fiche technique avec les Matra's Boys sur du 5.5 et rien d'autre ne sera accepté ! sinon ce n'est pas la peine de vous présenter à Magny !

la panique ! et quand je contacte le commissaire de la FFSA c'est du même tabac , il me répond , gentiment d'ailleurs :

Lisez France Auto (la bible de la Fédé) tout est dedans.

Vous ouvrez ce bouquin et vous prenez peur ! pour répondre aux exigences techniques il vous faut le budget d'une écurie de F1.

Tout à coup je me rends compte que je commence à les " gonfler grave " Messieurs les Présidents et Commissaire des Maxi 1000 , avec mes questions de premier de la classe , soucieux que je suis de passer le cap des vérifications techniques .Je change mon fusil d'épaule et contacte les " redoublants". Coup de fil à André Delaunay :

T'emm... pas .En attendant de fabriquer des nouvelles jantes , je suis aussi avec des Gord et Pierre Moeglen l'année dernière avait tapé et monté une roue de R8 !

Coup de fil à Pierre :

Viens comme ça , tu verras l'ambiance est sympa .

Il avait raison ce bougre!!

Et le moteur ? C'est une année pour voir , donc pas trop d'investissements , pas de Gordini 1100 .On se contentera d'un bon vieux 1108 R8 récupéré il y a plusieurs années par Jean Claude , remonté à l'époque avec les moyens du bord (rien que de la récup !) et même pas réouvert pour l'occasion .Monté d'une culasse rectifié R 12 et d'un Wéber de 32 de R8S.

Et les spécificités techniques inhérentes à la sécurité en compétition ? Un coup de main de Jean Paul bien sûr.

Et la caisse ? Tel que .Avec l'échappement d'origine ! pourtant il en passe du temps Olivier à monter les coupe-circuits , les anneaux de remorquage , le harnais et tout le toutim . Les deux mois de congé sans solde qu'il a pris ne paraissent pas superflus , surtout pour les amateurs que nous sommes lui et moi.

Et les pneus ? Tout le monde est en XAS me dit André , trop cher pour nous , on se contentera de MX.

Alouette ,alouette ...

Comme on l'aura compris , nous sommes de vrais pros ! mais je rappelle que l'objectif de cette année est une année " pour voir" .Autre difficulté et non des moindres si le Djet est basé près de Blois où je suis domicilié , le pilote habite Nantes et le chef mécano Lisieux (en Normandie pour les indécrottables en géo !)

Premier essais sur route (je fais aussi office de pilote essayeur) cela ne tire pas fort et à 5800 tours il y a comme qui dirait un sale bruit ! ça claque .Un bruit métallique qui paraît se situer dans le haut moteur .Le diagnostic semble difficile à pronostiquer .Jean Claude est retourné en Normandie et l'ouverture du bal a lieu dans 8 jours à Magny .On part comme ça .

A SUIVRE

L'ECURIE GRENTE

INFOS DIVERSES

A quelle bonne idée !

Que de bonnes résolutions pour l'an 2000.... Il y a quelques temps , on nous avait demandé de faire une rétrospective des sorties du club pour l'année .

Alors je fais un appel à tous les membres , de fouiner dans leur pochettes de photos pour choisir l'une des plus belles afin de me les faire parvenir.

Donc à l'assemblée générale , vous pourrez voir un panneau de photos pour chaque sortie du club , même pour les courses VHC.Ceci permettra de montrer , aux membres qui ne peuvent pas venir , que nous sommes dynamiques.

P.S mettez votre nom au dos et les photos vous seront restituées si vous le désirez à la fin de l'assemblée.Merci.

Mademoiselle HUMBERT Delphine
7 Rue des Frères Lumière
Bt C5 Appt 161
41100 VENDOME

Monsieur JUSTOU nous communique :

Auto Passion N° 132 de Novembre 1999 consacre un article au trophée Maxi 1000 en mettant en valeur le René Bonnet d'André Delaunay

Et dans Gazoline N° 53 et N° 57 un article sur la restauration et la technique des Missiles et dans ce dernier la restauration d'un Djet V Matra .

Inauguration de l'ESPACE MATRA

La ville de Romorantin et le directeur du musée remercient les membres de notre association qui ont participé à l'inauguration de cet Espace Matra .

Spécial MAQUETTE

Monsieur Gaveau nous propose à la vente 3 modèles montés de :

Espace V 10 Espace Sbarro Espace Sbarro (couleur MMA)

Au prix de 250 F ,montage professionnel plus 30f de frais de port (en recommandé) délai 1 mois

Monsieur Gaveau François 7 Rue de la Liberté 74 000 Annecy

Cette personne recherche un rétroviseur intérieur pour Djet .

Spécial KIT

Ce trimestre ,on vous propose le kit de fixation de bulles c'est à dire 8 clips+8 vis(inox tête fraisée)+ les rivets de fixation au prix de 40F le kit.

Prochain CALENDRIER

On compte sur vous le 23 Juillet au Lac de St Pardoux à côté de Limoges avec votre pique-nique dans le coffre pour une journée loisir nautique,avec un bateau dériveur Matra Capricorne,sur lequel vous pourrez naviguer si vous le souhaitez.Il y aura un concours de tee-shirt mouillé où Madame Boréan remettra en jeu son 1er prix qu'elle a gagné au Vigeant (affaire de rechange obligatoire).
A NOTER Notre assemblée générale les 30 Septembre et 1er Octobre .Il faut battre le record de Djet de l'année dernière donc retenir cette date.

LISTE DES PIECES DISPONIBLE AU CLUB R.B.M.S AU 15.05.2000

Les prix s'entendent sans frais de port et d'emballage

INTITULE	REFERENCE	MONTANT en francs
Catalogue pièces détachées		110
Manuel de réparation		120
Courrier service après vente		50
Listing		40
L'ensemble des 4 documents		300
Carter d'huile alu petite ou grosse ligne		2100
Ressort de soupape Djet 5 (8)	O18	180
Tubulure d'admission Djet 5	O301	250
Couvre culasse Djet 5 ou Gordini alu		800
Pompe à huile Djet 5	001-100	250
Allumeur Djet 5	OO1-40	150
Pipette pour carbu solex		20
Vis fixation de radiateur	2012	5
Kit tuyau d'eau inox Djet 5 ou 6	2007/2009/2026/2028	500
Joint d'échappement	S-0404	10
Ensemble de rotule diam. 6	216	10
Mécanisme d'embrayage	1501	100
Vis creuse tuyau de frein		10
Vis creuse tuyau de M. cylindre		10
Vis creuse tuyau embrayage	1211-2	10
Vis pour banjo	5312	10
Banjo hydraulique 1 sortie	5511-12	20
Banjo hydraulique 2 sorties	5310	30
Te hydraulique 4 voies	5315	30
Axe de pédalier	5504	60
Ressort de pédalier la paire	5508/5509	50
Tige de poussée de M. cylindre	5512/5513/5514	80
Kit pignon B.V Jet 6		1500
Platine sélection de vitesse	1301	500
Renvoi de sélection de vitesse	1315-01	120
Coupelle et joint de roulement de pivot	5100-2/5100-3	15
Triangle sup. Djet 5 ou 6 la paire	15028/15027/5467/5220	200
Triangle inf. Jet 6 la paire	1507/15018	300
Triangle inf. Djet 5 la paire	5468/5221	550
Porte moyeu	5211	400
Moyeu de roue Djet 5	5202	500
Fusée Djet 5 ou 6	5207/15012	800
Entretoise moyeu de roue		50
Rondelle conique de fusée	5217	5
Ecrou de fusée	5218	5
Vis de cardan	5246-2	5
Vis B.T.R de cardan	15003	8
Moyeu de volant		100
Clavette de direction	4114	10
Câble frein à main AV	5614/5605	100
Boa diam. 70 le mètre	2203	115
Boa diam. 50 le mètre	2208	90
Faisceau électrique Djet luxe		1200
Sonde T° eau et huile	7111/7113	60
Sonde ventilateur	7109	80
Contacteur de porte	7014	15
Boîtier anti brouillard non chromé	5202-5	150
Compteur ou compte-tours la pièce	7506-1/7507-1	650
Câble de compte-tours	7508	150

LISTE DES PIÈCES DISPONIBLE AU CLUB R.B.M.S AU 15.05.2000
Les prix s'entendent sans frais de port et d'emballage

INTITULE	REFERENCE	MONTANT en francs
Plaque voyant version luxe	7563	100
Feux avant clignotant Suisse Allemagne Italie		50
Bulle de phare la paire	8012/8013	470
Fixation de bulle de phare la pièce		3
Kit visserie pour plexis de phare	clips + 8 vis inox+ rivet pop	40
Toutes pièces polyester sur commande		
Skaï noir mat ou gris le M. linéaire		70
Joint mousse capot moteur le mètre		13
Crochet capot moteur	6604/6607	200
Grille de capot brut de fonderie	6202	250
Tirette Lg 0,45 livrée sans bouton		30
Tirette Lg 0,54 livrée sans bouton		30
Tirette Lg 0,76 livrée sans bouton		30
Tirette Lg 0,85 livrée sans bouton		30
Doigt de porte ou capot avant	6053/6207	50
Chappe guide de vitre	5315	50
Calandre inox	8006	150
Lunette AR plexiglace	6511	1650
Lunette AR plexiglace teintée bleu		1750
kit renfort châssis amortisseur Ar		95
Planche de bord luxe	7551/7552/7582	600
Charnière de porte fixe usinée	6348	200
Charnière de porte mobile usinée	6345/6346/6445/6446	220
Charnière de capot AV		250
Capot de protection de cardan de direction	6141	35
Papillon de roue à polir	5242	70
Axe fileté et douille pour papillon	5112	30
Platine et caoutchouc pour réhausse béquille hayon		50
Tube de parechoc AV inox	8022	350
Butoirs brut de fonderie la pièce	6001/6002	250
Tampons de butoir la pièce	6003	60
Pare choc AR inox	95-01	1000
Drapeaux René Bonnet laiton à peindre		200
Macaron rond René Bonnet à peindre	4120	60
Sigle Djet Djet 5 et Djet5S	8018-3/8018-2	200
Macaron rond de capot Matra Sports avec support alu	8017	220
Enjoliveur bas caisse le jeu		160
Sangle cuir de capot	6620/6613	100
Vitre de porte	6312	300
Jeu de 4 joints pour vitres et custodes	6014/6015/6016/6017	550
Tissu de verre pour rentoilage le M. linéaire		25
Charnière capot Ar missile ou Le Mans usinée à polir	la paire	200
Toutes commandes de pièces:		
Monsieur GENEST Pierre		
60 Rue Stéphane BERGER		
41200 ROMORANTIN-LANTHENAY		
02,54,76,31,86		