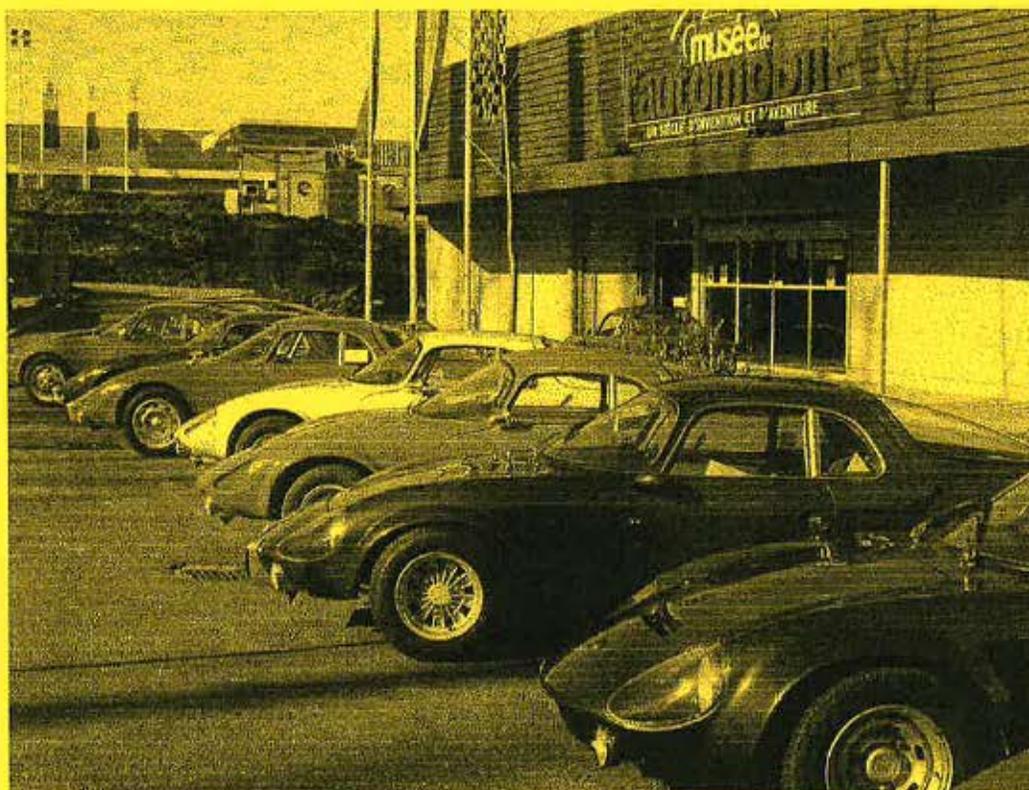


# DE RENE BONNET

A



## MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 38

2 ème TRIMESTRE 2002

Club R.B.M.S 26 rue du village des papillons  
41200 ROMORANTIN Tél : 02.54.76.02.23  
Association Loi 1901

## SOMMAIRE

Page 2 :	Mot du président, Note importante	
Page 3 :	Le club R.B.M.S chez les bretons	Loury J.P
Pages 4 et 5 :	1ère sortie officielle d'un Djet	Ongaro M.
Page 6 :	Les trésors de Bretagne	Gaveau F.
Page 7 :	Flash infos	
Pages 8, 9 et 10 :	La production des Murena Les chiffres	Babut B.
Pages 11, 12 et 13 :	Le plateau des « milles vaches »	Angelina
Pages 14 et 15 :	Conseils pour une peinture	Perié M.
Pages 16, 17, 18 et 19 :	Tour Auto 2002	Pires R.
Page 20 :	Petites annonces et infos diverses	

## MOT DU PRESIDENT

Chers membres,

Je tiens à souligner la bonne activité du Club et de ses membres depuis le début de cette année. Les sorties de qualité ont attiré beaucoup d'entre vous : Valençay, la Bretagne ainsi que les journées Bleues au Mans.

On peut se féliciter de la participation réussie de notre Club à cette dernière sortie. Le Club était d'ailleurs le seul à avoir répondu présent pour cet hommage à Matra et à H. Pescarolo. On s'étonnera du manque de mobilisation des clubs Matra européens pour cet événement.

Afin de poursuivre dans cette dynamique, je vous invite à venir nombreux à Monthléry le week-end des 22 et 23 juin 2002.

Le président.

## NOTE IMPORTANTE

L'ASSEMBLEE GENERALE SE DEROULERA LES 5 ET 6 OCTOBRE 2002 A ROMORANTIN. Le programme n'étant pas encore défini, il vous sera communiqué lors de l'envoi du coupon réponse.

LE CLUB R.B.M.S AURA UN STAND AU COUPE DE L'AGE D'OR A MONTHLERY LES 22 ET 23 JUIN 2002. Nous comptons sur votre participation.

## LE CLUB R.B.M.S CHEZ LES BRETONS

Cette randonnée pascale en Bretagne était orchestrée avec brio par Yves LEROY, son épouse Françoise et leurs filles. Le premier rendez-vous, samedi 30 mars, nous avait été fixé pour les 25 équipages à Lohéac, haut lieu de l'automobile, sur les terres de Michel Hommell, constructeur et grand patron de presse, mais surtout passionné de belles mécaniques. Sur le circuit asphalté les plus mordus ont testé leur voiture, avant d'aller déjeuner au restaurant "La manivelle".

Après le repas, visite du fabuleux musée dans un cadre magnifique où sont exposées plus de 300 voitures, des plus populaires au plus prestigieuses, avec une exceptionnelle collection de Formule 1.

Vers 16 heures, chacun se dirigeait avec son road book vers Fougères, où nous étions attendus par le conférencier de la ville pour une visite du château médiéval, commentée avec talent et humour.

La première journée se terminait par un repas dans la haute ville, chargée d'histoire avec des noms célèbres comme Chateaubriand et Lariboisière...

Dimanche matin le départ était fixé à 9 heures, malgré le passage à l'heure d'été... En route pour Saint-Malo par le chemin des écoliers qui passe par une visite d'un site ostréicole avec dégustation d'huîtres de Cancale, accompagnées de vin blanc des Pays de Loire. Le parcours pour rejoindre Saint-Malo longe la mer par la côte sauvage. Seul incident du week-end un des participants le rennais Yann Radou connaîtra la mésaventure de briser un arbre de roue sur sa Matra 530.

Après le repas au "Domaine des Mauriers" restaurant gastronomique, nous étions attendus dans le vieux Saint-Malo aux pieds des remparts pour une visite commentée par notre talentueux conférencier fougerais. C'est avec passion qu'il nous a expliqué l'architecture et l'histoire de la ville avec moult détails sur les hommes célèbres : Surcouf, Duguay-Trouin...

En fin d'après midi, après avoir franchit le barrage hydroélectrique de la Rance, la caravane se dirigeait vers Dinard, jolie cité balnéaire aux riches demeures, où les véhicules ont été exposés devant le casino. Une visite libre de Dinard et de son esplanade face à la mer, et nous nous retrouvons, tradition bretonne oblige, dans une crêperie pour le dernier repas, avant la séparation jusqu'au prochain rendez-vous.

Passion, bonne humeur et convivialité sont les trois mots clés qui résument l'état d'esprit qui régnait pendant ces deux jours.

Pour mon épouse et moi-même c'était notre baptême du feu avec notre Murena et les membres du club. Nous vous remercions tous pour votre accueil chaleureux, et en particulier Chantal et Hervé Toutirais qui nous ont parrainés. Une question pour Danielle et Jean-Paul Humbert : Avons-nous réussi notre examen de passage? Si oui à bientôt pour une prochaine sortie.

Huguette et  
Jean Paul  
LOURY

## 1<sup>er</sup> SORTIE OFFICIELLE D'UN DJET

Dimanche 10 mars 2002, 6 heures du matin. Contact, cinq minutes de chauffe moteur.  
Programme de la journée : sortie décrassage à Valençay (36) organisée par Mr GAUTHIER  
du Club R.B.M.S.

La Charité sur Loire (58) → Valençay (36) : 130 km. Direction l'ouest, 3 frontières à franchir !

Une petite chaleur se dégage dans l'habitacle, c'est bon ! En avant toute, c'est parti ! Agréable de retrouver l'éclairage jaune d'antan. Première frontière, nous entrons dans le Cher et ça c'est rafraîchi dans le Djet, arrêt pour poser un carton devant la calandre.

Il a gelé serré mais c'est la promesse d'une journée ensoleillée. Au mano, les 80° sont retrouvés et ça carbure mieux, les 50 km de ligne droite pour se rendre à Bourges se font avec une constante surveillance des côtés de route car dans les bois, les traversées de gros gibiers sont fréquentes et un contact serait regrettable et douloureux surtout !! Le Djet se glisse dans la nuit, j'allais dire en silence, NON, le 1100 Gordini à cornets rappelle que l'achat d'un équipement radio est inutile.

Bourges direction Vierzon. Il commence à faire jour et le soleil se montre, toute la route est à nous, pas toujours carrossable à souhait pour le Djet dans Vierzon connue pour ses gros monocylindres agricoles à mécanique d'enfer.

Nous entrons dans le 41 ; la Sologne, pays de l'asperge et de Matra (aucune relation !). Il est 7h30 à notre montre, nous sommes en avance. Normal, aucune panne, aucun contrôle de gendarmerie n'altère notre progression sur Valencay qui ne se trouve plus qu'à 20 km.

Une Murena grise du 41 est en vue, suivons les. Oh ! un Djet gris arrive au loin et se fond sur nous, ce sont les Genest qui ne nous font pas l'affront de doubler. Quelle discipline ! Nous serons les premiers arrivés sur le parking du musée où le Djet local de Mr Gauthier est stationné. Quand à l'organisateur, il s'affaire avec sa troupe féminine à la chauffe du café et au service des croissants pour le meilleur accueil des participants.

Les Murena de Mr Mesnard, Bagheera de Mr Durand, 530 de Mr Reuse, Zverkoff, Martin et Borean d'origine ou restaurées vont se mêler à la famille des Djet, ainsi qu'une très belle DB de Mr Pinaud et l'insolente Peggy du « Prez ». En tout, un groupe d'une quarantaine de personnes. Retrouvailles, bonne humeur, c'est l'heure des échanges, conseils, et bidouilles, montage de mécaniques différentes, interrogation sur le sans plomb, l'allumage cartographique et que d'autres !

Quelques coups de « pouet, pouet » de l'organisation pour signifier le rassemblement et le départ des visites de la matinée. Visite d'un atelier d'ébénisterie d'art chez Mr Baubiet, jeune artisan diplômé d'art qui nous fera partager sa passion pour son métier : la restauration des meubles qui lui sont confiés, les secrets de la marqueterie avec les plaquages aux différentes essences (la violette, le rose), le collage à l'os de poisson. Le travail au fer, la dorure, la tapisserie, comment reconnaître un authentique meuble d'époque... Un métier manuel où le

savoir faire vaut mieux que de grands discours intellectuels sans suite. Merci, maître, de nous avoir imprégnés de votre passion qui n'est pas sans rejoindre la nôtre.

Remontons dans nos voitures pour nous rendre à Parpeçay où se trouve un autre artisan qui travaille à l'ancienne : fabrication de l'huile de noix. 2 kg de cerneaux de noix écrasés sous une meule de pierre vont cuire pendant ¼ d'heure dans un récipient chauffé aux vieux cartons de récupération. Ils y seront pressés à 200 bars pour se transformer en 1 litre d'huile de noix. Bon accueil, dégustation et achat pour beaucoup d'entre nous de produits artisanaux.

Il est proche de midi, les estomacs se creusent. Vingt minutes de départementales tortueuses et étroites empruntées pour nous rendre à Heugnes où quelques uns vont produire quelques accélérations en cours de liaison, même sous le nez des « bleus », trop occupés à verbaliser un « usagé moderne ». Il ne nous ont même pas vus ( pas sans rappeler les douaniers Suisse/emmental) !

C'est l'arrivée à l'auberge où chacun quitte son baquet pour s'asseoir à la table de l'aubergiste. Le verre de l'amitié se lève et le déjeuner peut commencer. Félicitations à l'aubergiste et sa troupe pour ses talents culinaires, vous nous avez régales !

C'est fou ce qu'on peut être bavard à table, entouré de passionnés. Même les femmes se mettent à la mécanique, telle Alexandra à ma droite qui me narre sa condition de femme mécano sur le Djet d'Olivier, son pointilleux mari ! Face à moi, Pierre Genest, un ancien de chez René Bonnet qui retrace agréablement l'aventure du Djet, entre nous. A ma gauche, ma compagne qui a maudit « la denrée » le temps de la restauration et qui trouve plaisir à naviguer dans la « bleue » et à rencontrer des passionnés de tous âges. Aux autres tables, y règne le même esprit, la même ambiance. Un adhérent local (il paraît que c'est un bon vivant !) un litre sous chaque bras, propose un p'tit alcool de poire ou de prune pour qui a la digestion difficile, ce qui comble la faim de notre ventre. Merci.

Puis c'est le retour sur Valençay. Tous les Djet se rangent en épi sur le parking du Musée pour la traditionnelle photo. Bien entendu, une visite commentée du Musée (collection de la famille Guignard de Vatan, mécaniciens depuis un siècle) s'impose. Là aussi, nous y trouvons des véhicules chargés d'histoires du début du siècle aux années 60 : Torpedos, Coach, Limousine ; Phaeton, Cyclecar. Le tout en état de marche.

Puis pour nous vient l'heure du retour. Nous n'irons pas déguster les fromages de chèvre chez les Ducloux à Jumeaux, à regrets, mais il paraît que ces fromages étaient super et les chèvres affectueuses en ce début de printemps.

Retour sans problème dans la Nièvre où nous croisons Alpine, R8G du Club des Gordos Dingos Nivernais qui reviennent de leur première sortie 2002. Eux sont allés dans l'Avallonnais (89) et ont visité le musée des automobiles de chefs d'Etat.

Journée très bien organisée. Merci de vous avoir rencontrés.

Michel ONGARO

## LES TRESORS DE BRETAGNE

La sortie de Bretagne de Pâques cachait en fait plusieurs surprises qui étaient de plus en plus intrigantes.

La première surprise venait d'un fait que certains qualifieront d'exceptionnel : nous n'avons pas eu de pluie et pourtant nous étions en Bretagne (Est). Je précise que je fais parti des mauvaises langues.

La deuxième venait du fait que le circuit de Lohéac était bien ouvert à ceux qui voulaient tourner, plus ou moins vite, certes. A leur rythme aussi ou au-delà, les présents s'en souviendront.

La troisième venait de ma rencontre d'un enchanteur (nous sommes proches des forêts des Druides, Brocéliande par exemple, et de leurs enchanteurs, Merlin...), qui nous a fait découvrir son patrimoine avec Fougères et ses « trouilles », St Mac Law avec sa cathédrale et ses ouailles gardiennes (ou oie-ail mais différentes de celles du capitole car plus soucieuses du silence).

La quatrième venait du fait que les bretons ont une spécialité : les « gouines à men », issu du franc anglais dit-on. Je n'ai peut être pas bien compris, mais les autochtones nous avaient prévenus que c'était bien gras mais fort agréable en bouche...mais demandez donc aux bretons, aux vrais.

La cinquième vient du fait que notre président à tous (celui du club en l'occurrence) était un peu fatigué le dimanche soir. Certains les absents surtout, pourraient dire « plein comme une huître », mais cela ne fût pas le cas, bien que le matin une dégustation commentée fût au programme.

Alors donc, il chercha un pilote pour sa « Peggy » et cela fût moi, d'un doigt directif. Imaginez, donc, une barquette de 50 ans, la nuit sur plus de 50 kms. Je passerai rapidement sur mon inquiétude concernant certains passages de vitesse.

Un bolide dans la nuit, c'était vraiment un moment inoubliable, le bruit d'un moteur compressé, le confort minimum et l'impression de faire de la moto avec le vent me fouettant le visage. Hélas le vent, une bonne grippe s'en suivi. C'est le seul bémol de ce week-end, alors encore un grand merci aux organisateurs et à notre président pour cet échange. Je n'ai pas écrit échangisme, car nous étions chacun avec la femme de l'autre et lui il a fait une infidélité dont je ne suis pas jaloux puisqu'il roulait dans une marque de voiture concurrente.

F. GAVEAU

## FLASH INFOS

### *Nouvelles pièces disponibles :*

- Kit sangle cuir pour capot moteur 18 € le jeu
- Monogramme MATRA-SPORTS pour 530 34 €
- Carnet de bord Jet 5 et 6 ( 20 pages) 30€
  
- Nouvel arrivage de pièces d'origine du stock de Mr Boileau :
- Feux arrière René Bonnet la pièce 18 €
- Semelles de feux arrière luxe 13 €
- Platine hayon arrière 10 €
- Caoutchouc platine 1 €
- Rotules commande carbu 5 €
- Sondes (10b7113) 12 €
- Banjo 1 sortie 3 €
- Té hydraulique 2 voies 5 €
- Té hydraulique 3 voies 10 €
- Ensemble coupelles + joint fusée 7 €

### *Pièces en cours de fabrication :*

- Pare soleil pour Djet
- Limiteur d'ouverture de porte pour Djet
- Lunette arrière Matra 530
- Kit durites d'eau pour Djet

Le Club a eu l'opportunité d'acheter un stock de pièces d'origine dans un ancien garage. Vous trouverez la liste ci dessous. Contactez Mr Babut Bruno au 06.62.32.45.31.

QUANTITE	LIBELLE	PRIX en francs (pièce)
1	Tubulure Auto Bleu 4 cv	1000
	Anti brouillard montable sur DJET (la pièce)	350
	Enjoliveurs pour missile en aluminium	100
3	Dessus de tableau de bord Missile	100
1	Pompe à huile R8	250
3	Verrou de boîte à gant DB (la pièce)	100
	Support de cric Missile (la pièce)	3
1	Glissière neuve de Djet	20
1	Adaptateur pour compteur kilométrique de René Bonnet Le Mans	100
3	Verrou de vitre quillery coulissante (la pièce)	20
8	Pression agrafe pour capote Missile (la pièce)	10
1	Coupe batterie sans clef	30
2	Jeu de plaquette Fiat 125 (le jeu)	100
2	Régulateur Bosh	150
1	Poignée de maintien Missile	10
3	Pare soleil neuf de Missile dont un avec miroir cassé (la pièce)	250
1	Filtre essence Zénith Djet	30
1	Cable de compteur	250
1	Compteur Missile	650
1	Paire étrier frein AV R8	800
1	Verre Marchal	40
2	Siège Av et banquette rouge de Missile	500
	Jantes R8 (la pièce)	100
3	Triangle supérieur Jet 5 (la pièce)	200
1	Culasse Jet 5 équipée	1300
1	Trompettes 5S	400
	Etrier Jet 5 AR droit et gauche	800
2	Moyeu avec roulement	200
	Cale étrier 2 gauche et 1 droit (les 3)	300
4	Ressort R8 AR (les 4)	600
2	AAC Djet (la pièce)	600

## LA PRODUCTION DES MURENA LES CHIFFRES

La Murena est la dernière des sportives produites par Matra : après le Djet, la 530, la Bagheera. La production s'est déclinée en 3 modèles : 1.6, 2.2, puis 2.2S sur 4 millésimes : 1981, 1982, 1983, 1984.

Toutes les statistiques de production de la Murena sont consultables auprès du Club R.B.M.S. Ces listings (parfois incomplets) sont classés soit par numéro de châssis soit par numéro d'enchaînement. Le numéro d'enchaînement est frappé sur une petite plaque rivetée côté conducteur sous la baie de pare-brise.

Ces numéros ne suivent pas une réelle logique chronologique. L'exploitation des listing Matra nous donnent les répartitions suivantes des 10 680 Murena produites à romorantin.

### A Les millésimes

- a) 1981 : total 4 440 voitures  
       3 120 1.6L  
       1 320 2.2L

Pré série : BX 60---- (22 1.6L et 14 2.2L)

	TYPE	N° Châssis	N° Enchaînement	Couleur	Date Fabrication
1.6	X5551	1ère 603853	5		17/11/1980
2.2	X5552	1ère 603857	38	Corail	17/11/1980

Série : BX 6-----

	TYPE	N° Châssis	N° Enchaînement	Couleur	Date Fabrication
1.6	X5551	604532 à 612612	41 à 3831	1ère Platine dernière Titane	27/4/81 à 06/05/81
2.2	X5552	607626 à 612843	1097 à 4436	Platine 1ère et dernière	11/12/80 à 10/01/82

Numéro enchaînement 1 à 4 440

- |                                |                  |
|--------------------------------|------------------|
| b) 1982 : total 3 720 voitures | France total 970 |
| 1 824 1.6L                     | 619 1.6L         |
| 1 896 2.2L                     | 351 2.2L         |

Série : CX6-----

	TYPE	N° Châssis	N° Enchaînement	Couleur	Date Fabrication
1.6	C392	650007 à 660631	4441 à 8116	1 ère ? et dernière rouge	10/12/81 à 30/03/82
2.2	C432	650538 à 660647	4483 à 8139	1 ère platine et dernière blanc	09/06/81 à 29/03/82

Numéro d'enchaînement 4 441 à 8 160

Murena 2.2 KIT 142 cv

Kit disponible pour la première 2.2 à partir du 01/07/1982. Les 3 premières ont été présentées à la presse dans une couleur noir non disponibles au catalogue.

	TYPE	N° Châssis	N° Enchaînement	Couleur	Date Fabrication
2.2	C432	660528	8026	Noir	04/03/82
2.2	C432	660529	8025	Noir	08/03/82
2.2	C432	660530	8024	Noir	08/03/82

Au total 75 kits ont été expédiés par Matra aux concessionnaires en vu du montage (74 Murena 2.2 et une Talbot Tagora 2.2 ont été kitées dans le réseau Peugeot-Talbot).

La 1<sup>ère</sup> 2.2 a été kitée à Lyon (69 ) N° de série BX 611329.

La dernière 2.2 a été kitée à Frénicourt (57) N° série BX 609983.

Seuls les 19 derniers kits comportaient le système de dégazage des carburateurs.

c) 1983 : total 2 040 voitures	France total : 1 021
696 1.6L	564 1.6L
1 344 2.2L	457 2.2L

Série : DX 70----

	TYPE	N° Châssis	N° Enchaînement	Couleur	Date Fabrication
1.6	C392	700001 à 707640	8161 à 10176	1 ère ? Dernière rouge	22/12/81 à 18/04/83
2.2	C432	700008 à 707603	8162 à 10184	1ère cannelle Dernière rouge	25/02/82 à 18/04/83

Option toit ouvrant en toile : total 180 Murena équipées  
114 garnitures noires  
66 garnitures marron

d) 1984 : total 480 voitures 2.2S dont 100 pour la France  
Séries : EX 75----

	TYPE	N° Châssis	N° Enchaînement	Couleur	Date Fabrication
2.2S	C432S	750004 à 750943	10201 à 10646	1ère et dernière grise	03/05/83 à 06/07/83

#### B LES SPECIALES :

- La Murena 2.2 Chapron a toit escamotable qui fera l'objet d'un prochain article.
- Les 2 Murena 4S prototype (version à moteur 2.2 16 soupapes).
- Les 3 Murena kit 142 noires présentées à la presse.(voir §A-b)

#### C PRODUCTION TOTALE :

Total 10 680  
5 640 modèles 1.6L  
4 560 modèles 2.2L  
480 modèles 2.2.S

#### D TABLEAU :

Le tableau ci joint regroupe la répartition complète des différentes versions des 10680 Murena produites.



Bruno BABUT

MATRA	MODELE	1.6						2.2						2.2 S		MURENA	
		Teinte	Moquette	MARRON		NOIR		MARRON		NOIR		NOIR		SOUS TOTAL	TOTAL ANNEE		
ANNEE	Monogr- ammes de caisse	Tissus	PDP Marron	Marron	Gris	NOIR	Velours Miel	Velours Havane	Velours Gris	Velours Gris/Noir	Velours Gris/Noir	NOIR	Velours Gris/Noir	TOTAL Teinte Carros.			
1981	Noir	Platine métal	*				*							2 524	4 440		
		Blanc Névé	*				*							604			
1981	Gris	Corail métal	*				*							423	489		
		Vert hudson	*				*							382			
Série B		Bordeau	*				*							18	3720		
		Divers	*				*							14			
		SOUS TOTAL	3120				1320							712	3720		
	Noir	Platine métal	361				351							760			
1982		Blanc névé			422									277	629		
		Corail métal	110				167							815			
Série C		Rouge méphisto			285									513	2040		
		Gris titane			386		257							104			
		Vert Hudson	256											168	256		
		Divers			4									2			
		SOUS TOTAL	727		1093		775		10					364	2040		
	Noir	Blanc névé		116				248		1111				475			
1983		Rouge méphisto			139									461	210		
		Gris titane			189									210			
Série D		Cannelle métal		71										104	168		
		Jaune mimosa			22									104			
		Vert hudson		51										256	256		
		Bleu colombia												149			
		Divers												2	2		
		SOUS TOTAL		238		457		504		839				155			
1984	Noir	Rouge méphisto												90	130		
		Blanc Névé												130			
Série E		Bleu colombia												105	105		
		Gris titane												105			
		SOUS TOTAL	3847	238	1093	457	2095	504	1111	839				480	480		
		TOTAL VERSION		5640				4560						480			
TOTAL PAR COULEUR		PLATINE	BLANC	GRIS	ROUGE	VERT	CORAIL	BLEU	BORDEAU	CANNELLE	JAUNE	DIVERS					
TOUS MODELES		3 236	1 818	1 381	1 259	1 170	700	386	382	210	104	34					

\* quantité non communiquée

## LE PLATEAU DES « MILLES VACHES » VU PAR UNE MAMA

Lorsque j'ai entendu parler d'une ballade au « PLATEAU DES MILLES VACHES », je ne me suis pas affolée, mais parce qu'un certain jour à ROMO je me suis prise pour la reine d'Angleterre, et suis grimpée dans « PEGGY », me voilà désignée d'office pour être la passagère de notre PRESIDENT himself. !!!! En plein mois de JANVIER, en cabriolet pendant quelques 250 kms !!! cela n'était même pas pensable, et bien si.....

Je peux vous avouer en avoir fait des cauchemars, par exemple je devais faire : ROMO-LES MONTILS, en marche arrière, comme quoi j'ai un inconscient qui travaille très fort.

Nous sommes partis le samedi matin vers 7 heures 15, JEAN-CLAUDE, PATRICE, ALEX, OLIVIER, BERNARD et moi, ( dernière prête dirait mon cher mari, c'est injuste car je suis la première levée mais je dois tout vérifier au moment de partir, ... bon, un peu obsessionnelle je l'avoue....) Lorsque nous sommes arrivés rue du « Village des papillons » tout le monde était sur le pied de guerre, GEGE après nous avoir téléphoné à 7 heures, avait déjà fait claquer quelques pétards.

Après avoir bu un café j'ai accumulé des épaisseurs, et ait même terminé par une superbe toque en loup que je mets rarement, mais c'était l'occasion ou jamais.

A 8 heures 30 : DEPART : le PRESIDENT, impérial dans sa combinaison, plus casque de cuir et chapka, (qui s'est d'ailleurs envolée au bout de quelques kms, heureusement rattrapée par CHRISTOPHE sur sa B.M.W), et moi à côté bien emmitouflée, ALEX m'avait même passé une couverture très chaude...

Nous ne sommes pas passés inaperçus, imaginez : tout d'abord PEGGY, puis GEGE et DANIELLE en DJET, CHRISTOPHE en moto, JEAN-CLAUDE (dit baba-cool) et PATRICE en DJET, DANIELLE, ANGELIQUE, SANDRINE (dite BELETTE), ALEX, et OLIVIER en ESPACE.

A VILLE FRANCHE, BERNARD (dit NARDO) est monté dans la RENE BONNET avec MARC PERRIER (dit PETIT MARC), suivis par RENE PIRES et SOPHIE (dite TOCHE) en DJET.

A NOUS LA ROUTE..., en plus il faisait un temps superbe, nous ressemblions à une bande d'ados partant à l'aventure !! nous avions une feuille avec l'itinéraire ainsi que les numéros des portables en cas de souci, rassurez-vous cela nous a servi !!

A ISSOUDUN nous avons retrouvé VICTOR, qui avait un problème et bricolait sur le trottoir, une HARLEY superbe, DANIELLE doit être vigilante car le PRESIDENT l'appelle « ma fiancée » ( nous ne savons pas s'il parle de la moto !)

A CHATELUS MALVALEIX, BERNARD et MARIE-CLAUDE REUSE nous attendaient en 530.

PEGGY filait comme le vent, PETIT MARC et NARDO se sont trompés de route, puis ont perdu la lunette arrière de leur voiture... plus de peur que de mal surtout pour ceux qui les suivaient, car eux sont restés très zen... , et nous, nous avons fait une pause en les attendant.

Puis nous avons commencé à avoir des soucis avec la belle PEGGY, elle « ratatouillait», puis s'arrêtait, cela valait son pesant d'or de voir tout le monde s'activer autour, à chaque arrêt (il y en a eu pas mal), DR GEGE sortant sa trousse, les débrouillards récupérant dans un fossé qui : des bouts de tuyaux, qui :des bouts de fils de fer, remettaient ou retiraient des « volets » plus ou moins épais, etc., etc....

« DUDUCHE » nous a rejoint avec sa petite fille,

DANIELLE a prévenu le restaurant que nous aurions du retard. Nous attendaient sur place : BRUNO et DELPHINE en DJET, OLIVIER et ALEXANDRA MESNARD en DJET, ROLAND, GISELE, CHARLOTTE MICHELON en DJET et A.X, CHRISTIAN et MICHELE BOREAN en 530 ; BERNARD et DOMINIQUE ARTIS en DJET et tout ce monde commençait à avoir super faim !!

Nous sommes arrivés, vers 13 heures malgré tout ça, et avons pris d'assaut la salle de restaurant, après les bises des retrouvailles nous sommes passés aux choses sérieuses : MANGER. A la fin du repas, on nous a remis une carte de la région, un questionnaire, ainsi qu'une feuille de route avec un parcours à respecter, avec comme lieu de rassemblement le pont de Sonoueix, tout le monde s'y est retrouvé sauf PATRICE et OLIVIER (mon fils) qui semble-t-il l'ont vu de loin !!

Nous avons fait un parcours pratiquement sans faute, juste au Chaumet, où nous sommes allés jusqu'au centre de vacances, mais il semble que nous n'ayons pas été les seuls. Il faut dire que les indications étaient très précises, les paysages superbes, le soleil radieux, mais la belle PEGGY a encore fait des siennes, quand je voyais JEAN-PAUL commencer à donner des grandes claques sur le volant c'est que l'arrêt était proche, heureusement nous étions escortés par CHRISTOPHE et VICTOR (normal pour une voiture présidentielle), ils bidouillaient tous les trois et zou cela repartait. Je n'ai jamais bougé, d'abord parce que je n'y connais rien, ensuite il n'y a qu'une portière qui s'ouvre !!

A PEYRELEVADE, nous avons trouvé l'avion sur une piste fantôme, mais avons perdu nos anges escorteurs, qui après avoir pris de l'essence ont filé droit devant !

Nous sommes revenus à SAINT-SETIERS, où OLIVIER et PATRICE nous attendaient déjà.

Après la découverte de nos chambres, une bonne douche, (les épaisseurs ont eu un super effet sauna !), nous nous sommes retrouvés au bar, en attendant les retardataires, chacun racontait son périple avec force détails, pour ma part NARDO mon mari n'était pas arrivé (j'ai appris plus tard qu'ils avaient, PETIT MARC et lui, rencontré de charmantes autochtones : ne pas les laisser ensemble trop souvent ces deux-là !!).

Pendant ce temps, les organisateurs dépouillaient nos réponses, et comme il y avait pas mal d'ex æquo, il y eût des questions subsidiaires (comme dans les vrais concours !). Pendant le repas. (nous avons fort bien manger) : remise des prix, le PRESIDENT était dans les trois premiers (moi aussi bien évidemment !! !), nous avons gagné des fromages du cru , c'était bien agréable... Puis toutes les femmes du club présentes ont remis les cadeaux au PRESIDENT, il a été très gâté, et semblait vraiment ravi, ensuite super gâteau, et champagne !..... oui je sais la vie est dure !!! ces agapes terminées, un petit groupe est parti au bord d'un étang, peut-être pour jeter des pièces et faire un vœu, comme dans les fontaines magiques , d'autres, dont je suis, ce sont lancés dans des parties de belotes acharnées. Là, je ne donnerai pas de nom, (mais je les garde à la disposition de chacun si besoin) mais il y a des mauvais joueurs, je pourrais presque dire : des affreux, qui ont profité de notre manque d'expérience pour nous battre honteusement, mais un jour nous aurons notre revanche !!!

Après une nuit courte mais réparatrice pour certains, moins pour d'autres qui ont eu à « chasser les mouches », il semblerait qu'il y ait une espèce assez redoutable dans le coin !!!, Nous sommes partis faire une ballade, mais comme il faisait un temps de chien, nous avons eu la chance de faire ce tour en A. X avec la jolie CHARLOTTE, la région est vraiment superbe....

Pour le retour JEAN-CLAUDE avait envie de voyager dans PEGGY, j'avoue que cela m'arrangeait bien, vu les intempéries... de plus ils ont eu pas mal de petits soucis avec la belle capricieuse !!, quant à moi je suis revenue en ESPACE avec DANIELLE, cela a été assez cool !!

OSCAR WILDE prétendait que pour garder la jeunesse, il fallait en refaire les folies, je crois que nous sommes bien partis. MAIS CECI EST UNE AUTRE HISTOIRE.....

ANGELINA

# CONSEILS POUR UNE PEINTURE

Présentation du personnage :

Marc PERIE dit Petit Marc, âgé de 52 ans à ce jour. Il a commencé à l'âge de 17 ans en 1963, chez René Bonnet comme employé peinture. Il a peint des Missiles, René Bonnet, Djet, 530 et Bagheera.

A ce jour, depuis 1998 il est devenu artisan à Romorantin. De ce fait, il est tout à fait compétent pour nous donner des tuyaux et combines sur les travaux peintures de nos voitures.

Depuis ma venue et connaissance de Mr Humbert, j'ai eu l'honneur de me rappeler des souvenirs. Quelques membres du Club, on eu le plaisir de me faire travailler. Je vais donc vous donner quelques conseils.

Il est impératif de supprimer toutes les couches de peintures anciennes pour revenir sur le fond d'origine. POURQUOI ?

Il peut y avoir plusieurs incompatibilités entre les produits modernes et les cellulosiques de l'époque. Entre le moment où la voiture a été peinte à l'époque et maintenant, elle a pu être repeinte avec des produits de tous types.

## **1ère Phase : DECAPAGE**

Comment enlever ses vieilles peintures ?

- 1°) La meilleure reste encore le ciseau à bois avec dextérité.
- 2°) Le ponçage machine : pratique mais coût élevé avec l'achat des disques.
- 3°) Décapant : cher, dangereux et polluant : attaque le gelcoat.

## **2<sup>ème</sup> Phase : PREPARATION**

Faire les réparations résines polyester sur les cassures et les trous à reboucher. Si de nombreuses fissures apparaissent faire un ré-entoilage complet qui nécessitera un spatulage intégral au mastic polyester pour boucher la trame du tissu.

- Faire un ponçage fin pour enlever les excédents de mastics.
- Garnir à l'apprêt en prenant le soin de teinter la première couche qui servira de guide de ponçage (permet d'éviter de percer l'entoilage).
- Recherche et rebouchage des trous résiduels. (travail long et fastidieux à exécuter avec la minutie propre aux myopes.
- Ponçage à sec grain de papier 80 plus le papier est gros plus le dressage et formation sera facile. Poncer avec une cale dur en bois.
- Remasticage des déformations et ponçage.

- Ré-apprêt, remasticage des défauts existants, ponçage des mastics et dressage de l'apprêt au papier 100 à sec toujours avec une cale dure.

Application d'une sous couche époxy.

Pourquoi ? Les apprêts polyester sont poreux et en cas d'impacts (gravillons, rayures etc....) l'humidité se met dans celui ci.

- Refaire une révision visuelle pour les tous petits trous qui peuvent exister et on rebouche avec un mastic de finition ( plus fin en granulométrie). On considère que la coque est bonne si l'on ne voit plus les déformations .

- Re ponçage de la sous couche époxy au papier fin genre 320 à sec. Rebouchage des piqûres éventuelles.

- Ponçage à l'eau avec un papier de grain 600 à l'eau.

### **3<sup>ème</sup> Phase : PEINTURE**

Mise en place de la coque dans la cabine puis dégraissage minutieux de la voiture, soufflage et passage aux tampons d'essuyage.

Préparation produits soit :

- Teinte base à vernir : préparation base + diluant .  
Application de la base, désolvantation, application du vernis, étuvage.

Dé-marouflage du véhicule puis ponçage des petites imperfections et lustrage de finition.

Finition : passage de roue peint en noir ainsi que les bas de caisse et les entrées d'air.

**TOUT CELA FAIT UN CLIENT HEUREUX**

Pour votre information :

Pour la phase de préparation de la voiture, il faut passer en moyenne :

50 à 100 heures de décapage complet

40 heures pour l'entoilage

80 heures pour les petites réparations, apprêt ; ponçage et peinture.

Prix moyen de la marchandise pour peindre un Djet sain en carrosserie: 8 000 à 10 000 francs

15 kg d'apprêt

3 à 5 kg de mastic polyester

5 kg d'époxy

3 litres de base pour peinture vernis + durcisseur

3 litres en vernis +durcisseur

ou 5 litres teinte brillante directe + durcisseur +diluant

Plus papier à poncer +papier à maroufler + scotch + filtre peinture + masque.

Petit Marc

**TOUR AUTO 2002 DU 15 AU 20 AVRIL  
MATRA BONNET N° 238**

Je remercie toutes les personnes qui m'ont aidé à prendre le départ du Tour Auto 2002.  
Le président Jean Paul, Daniel, Gégé, Thierry et Marc.

**Lundi 15 avril** : après avoir fait les derniers préparatifs (durites de rechange, bobines, condensateur, vis platinées, lampes torche, triangles, casques, un dernier lavage terminé à la peau de chamois) la « grande sauterelle bleue » est prête (elle a les roues d'origine). Il ne reste plus qu'à attendre mon gendre Yann qui sera mon navigateur.

A midi, Yann n'est toujours pas là... Jean Paul me téléphone et je lui confie mon angoisse. Ma préoccupation n'est pas la voiture, mais le copilote qui n'est toujours pas arrivé. « Il est comme les avions, toujours en retard » étant aiguilleur du ciel à Roissy. Ce qui peut expliquer beaucoup de choses aux personnes qui fréquentent les aéroports !  
Trêve de plaisanterie, le voilà !

**Convocation entre 14 H et 16 H pour vérification au Trocadéro.**

J'évite sur la route beaucoup de voitures qui ne respectent pas les anciennes, et je ne veux surtout pas abîmer la carrosserie. Ouf ! arrivée au Trocadéro, la voiture entière !

On me guide vers mon n° 238 qui est inscrit au sol près de l'entrée. Un peu d'angoisse : pour ma première fois, je vais prendre le départ. J'ai assisté à de nombreux départs en tant que spectateur auprès de mes amis participants. Après un petit parcours du combattant : contrôle de nos licences, assurances, permis etc... nous prenons possession du road book, n° à coller, plaques, mais j'avais tous les tuyaux... nous avons une bouteille d'eau avec une dose de Mir, nos voisins étaient surpris pour des bleus de nous voir faire avec aisance du travail de pros. Je l'avais vu tant de fois !  
Puis vient l'heure du contrôle technique. Rapide. Sur le côté de la porte est apposé le certificat de contrôle. Nous sommes fin prêts. Nous allons pouvoir dire bonjour aux amis. L'Alpine n°248, Porsche 906 n°221, Renault 12 Gord n°239, Opel n°243 et Ferrari n°275 et regarder les plus belles voitures du monde certainement.

Mon copilote se lance dans la lecture du road book (près de 200 pages).

**Mardi 16 :**

Placés à 8H30. Le public est nombreux. Départ prévu vers 10H. Tout est OK, c'est notre tour. Nous filons vers le pont de Suèves.

Gégé doit m'attendre à la hauteur de Montlhéry sous le pont de la R.N. 20. Il est là avec son Djet rouge. Il jette un dernier coup d'œil, tout est OK. Mon pote Alpine n°248 passe devant nous. 5 min nous séparaient, il me téléphone, en vieux participant, pour me dire que si je m'arrête tous les 20 kms....

Nous prenons la direction de l'autoroute du Sud. Pas besoin de road book. Nous sommes à 140 et ça baigne. Je freine un peu cette sauterelle, je l'ai surprise à 160 / 170, c'est sérieux car on part pour près de 2500 km.

**Direction Magny cours 302.89 km, temps donné : 5 heures.**

Nous arrivons avec 1 heure d'avance. Facile, la route est belle. A l'entrée du circuit m'attendent Danielle et Jean Paul qui ont fait le déplacement. Merci encore !!! Il m'a apporté des plaquettes de freins.

Nous entrons en course.



Le circuit est très rapide et je passe plus de temps à regarder dans mes rétros qu'à piloter. Dans notre plateau, il y a 3 Porsche 906, 4 Ford GT 40, une vingtaine de Ferrari, 6 Porsche RS, ça décoiffe. Nous terminons après 34 km de circuit 51/100 avec simplement 8 secondes de pénalités sur trois tours comptés. Pas mal. Je ne m'occupe que de conduire, le travail du copilote, je l'avoue, est bien plus difficile.

Le premier tour, je découvre le circuit. Mon copilote prend des points de repère avec des temps. Le deuxième tour à ma main et les trois autres tours doivent être identiques au 2ème tour ? Chaque seconde, en plus ou en moins, coûte 10 points.

Sortie de Magny Cours. Yann pointe au contrôle.

**Encore 117 km en 2 H 18 pour Vichy.**

Sommes sur les départementales.

PARIS – VICHY 45èmes. Peut mieux faire.

A Vichy, il fait nuit, nous dînons au Casino, pas mal ! Il est 0 H 30. Levés 6 H.



Nous sommes au parc à 7 H 30. je vérifie les niveaux et Yann lave les carreaux et passe un coup sur la carrosserie qui doit être propre, il y a en effet beaucoup de spectateurs et le public apprécie la MATRA cocorico. Seulement 6 voitures françaises sont présentées : 1 Renault 12 Gord, 3 Alpines, 1 CG et nous.

**Mercredi 17 : VICHY – AVIGNON : environ 450 km.**

Direction Charade 69 km 1 H 20. Yann fait un travail superbe.

A charade, le circuit est trop bosselé pour la MATRA. Elle peine dans les côtes. Nous terminons 28èmes avec 4 secondes de pénalités.

**Direction MONASTIER : 176 km 3 H 00.**

MONASTIER – LAUSONNE belle spéciale de 7.100 km à 1 000 mètres d'altitude.

20èmes avec 2 secondes de pénalités. BRAVO. Je suis content ( et j'aime bien être content, pour info ! ) lorsque je vois les temps dans les ES de MONASTIER : la Lamborghini MUIRA n° 242, plusieurs Ferrari 250 N 275, AC COBRA, Porsche 904, Aston Martin DB2 n° 163 et d'autres voitures aussi puissantes avaient demandé plus de temps que nous. Il faut dire que je souriais si notre sauterelle veut bien tenir, dès que la route sera sinueuse, ce sera le pied !!!

**MONASTIER – AVIGNON : 205 km 4 H 25.**

Ces moyennes paraissent faibles. Je le croyais . Aussi sur les petites départementales et en traversant des petites villes, il ne faut pas s'amuser. Cela fait des pointes de 120 à 140 sur des petites routes. Il m'arrivait parfois d'avoir des moments de lucidité : nous n'avions pas de ceinture de sécurité, pas d'arceau, était ce bien sérieux ?

Mon copilote Yann ne bronchait pas, regardait son road book ( du chinois pour moi ) et gardait son sang froid ( il pilote à ses heures perdues un avion de voltige ! ).

Si vous avez une voiture avec un ordinateur de bord, contrôlez vos moyennes. Je l'ai fait sur 700 km : moyenne 69 km à l'heure, avec de l'autoroute à 180 à l'heure.

Je ne vois pas l'heure, ni où nous sommes, c'est le road book qui nous commande et mon copilote est toujours aussi bon. « A 500 m un stop ». A droite. Entrée du village à 1 km. Limitée à 50. A 100 m à l'église à gauche. A 50 m un ralentisseur. A 50 m un autre ralentisseur. A 200 m un rond point. 2ème sortie ». Bravo !!

Donc nous décidons de déjeuner après ES DE MONASTIER... Il est peut être 16 H... Certains ne s'arrêtent pas, c'est dommage. Une superbe ferme, des buffets gargantuesques avec d'excellents vins... On se donne 20 mns, le temps nous est compté. Après ce déjeuner, il nous reste plus que 250 km. Nous retrouvons nos potes, déjeuner léger, beaucoup de café. Il faut repartir.

Porsche n°221 : encore un arrêt : notre copain Alain avec sa Porsche 906 a loupé un virage, sa voiture est montée sur une grosse borne et un tiers de sa Porsche est dans le vide. Ils ont eu de la chance. Il nous est facile de remettre les 500 kg sur la route, apparemment il n'y a qu'un peu de plastique, et plus loin son assistance interviendra pour simplement quelques bandages.

Il fait un temps merveilleux, même chaud mais le chrono tourne. Thierry nous attend depuis des heures à Barsac. Il jettera un coup d'œil à la voiture et changera les plaquettes. Après avoir démonté une roue, il s'aperçoit que nous n'avons pas les bonnes plaquettes. Tant pis, me dit-il, ça ira. Yann me répète depuis un certain temps qu'il faut faire vite, très vite.

Merci Thierry.

Yann me rappelle que ça va être juste pour être dans les temps, il calcule et recalcule. Je lui fais confiance.

Arrêt pour déjeuner 20 mns, Alain 15 mns d'écoulées, Thierry 8 mns, traversée du Puy en Velay 20 mns, je crois que c'est la seule ville dont j'aurai un souvenir : nous sommes nombreux dans les bouchons, Ford mustang, Ferrari et d'autres brûlent les feux rouges mais cela ne sert à rien, 50 m plus loin ils sont à nouveau bloqués. Yann est de plus en plus inquiet. Ca va être court.

Depuis le départ de Paris le public est nombreux et souvent certains d'entre eux bloquent la circulation lorsque nous traversons une nationale : un petit geste de la main et l'on passe stop et un feu rouge ! Je roule très vite, il nous reste près de 200 km. Le contrôle est à 1 km. Yann regarde ses chronos : vite c'est bon. On contrôle, il me dit : « il reste 2 mns » mais le commissaire nous affirme 1 mn. On s'en moque, on se range, on sort de la voiture et là on respire, ça fait du bien !

**Arrivée à AVIGNON.** Il fait noir. Arrivons dans les derniers. Dernier : n°254 Porsche 911. Le dîner est sympa, dans le palais des Papes.  
Couchés 0 H 30. Levés 6 H 00.

### **3<sup>ème</sup> jour : AVIGNON 6 ANDORRE : 485 km.**

Dur, dur. Par les chemins les plus longs. Certains ne savent pas que les chemins les plus courts sont souvent les moins longs !

Au départ nous sommes 25<sup>ème</sup> avec 300 points de pénalités donc 3 secondes.

### **AVIGNON –LE DENON : 30 km 0 H 30**

LEDENON : encore un circuit avec des côtes, mes freins sont des ralentisseurs et la grande sauterelle n'a pas 300 cv. Nous avons 7 secondes de pénalités et 63èmes, cela devient compliqué.

Nous allons traverser les Corbières aux petites sinucuses et là c'est un festival ! Je demande le passage aux Porsches ou Ferrari qui, sans problèmes me laissent passer et, une roue dans l'herbe, je passe.

Nous avons 3 spéciales sur route fermée, c'est génial. Nous passons la frontière espagnole et sur notre road book nous sommes prévenues que la police ne nous fera pas de cadeau, Tous les 5 km, il y a des policiers. Ils arrêtent toutes les grosses cylindrées. PV : port des écouteurs, voitures bruyantes, croix sur les phares ( il fait nuit) et le record 2 800 francs de PV ! Ils acceptent la carte bleue. A notre pote Cadiou en Ferrari n°237 : « vous avez coupé la ligne blanche, vous reconnaissez ? Oui, sans problème. Alors 105 Euros au lieu de 150 Euros » Une rigolade pour certains pays africains.

La route est sinueuse mais large, il fait noir, il pleut, nous prenons tous les phares en pleine figure ainsi que la pluie. 500 Km et 12 heures de route.

Ce soir nous sommes 39èmes au général : une grande claque. Yann s'est planté, le copilote ce n'est pas simple. Dans les premiers km, il me demandait de ralentir, à moins d'un km de l'arrivée, il me dit s'être trompé d'1 mn, faut aller à fond ce qui n'est pas pour me déplaire ; c'est une montée facile, la voiture tient bien la route surtout avec nos gommes tendres, mais je ne pourrai reprendre que 14 secondes et nous serons pénalisés de 46 secondes soit 460 points. Alors que nous terminerons avec 900 points.



**ANDORRE –TOULOUSE : 337 km : 3 spéciales fabuleuses.**  
COL D'ORDINO à près de 2000 m d'altitude.

1<sup>ère</sup> spéciale à 10 km d'Andorre entre des murs de neige, c'est magnifique, nous avons juste le temps d'apercevoir des skieurs sur les pentes des Pyrénées...  
Notre objectif est d'arriver à Biarritz, nous avons vu tellement de voitures sur les plateaux camions, certaines dans les fossés. Notre angoisse est permanente.

Nos soucis ont commencé à 10 km de Toulouse : le manomètre de pression d'huile est à zéro, il faut s'arrêter. Nous joignons Thierry par tél, il nous fait vérifier et confirmer que c'est uniquement le manomètre et, sinon tout est parfait. 20 mns plus tard, on repart.

Mais nouveau problème : à 300 m de l'arrivée, nous sommes dans les bouchons, la température qui n'était jamais montée au dessus de 95 ° avoisine le rouge et continue à grimper. Nous plaçons la voiture sur le côté de la route en catastrophe, moteur coupé, l'eau coule du trop plein du bocal ; il faut faire vite, le courant n'arrive pas au ventilateur : le fusible est grillé, je le remplace, remet le moteur en marche et la température baisse immédiatement, encore gagné pour aujourd'hui !  
Ce soir, au général, nous sommes 31<sup>ème</sup> et irons dîner au Capitole.

**TOULOUSE –BIARRITZ : 340 km.**

**TOULOUSE –CIRCUIT DE NOGARO : 186 km : 3 H 15**

Nous allons longer les Pyrénées, vue magnifique sur ces montagnes enneigées. Après des routes étroites et sinueuses, nous arrivons à Nogaro : circuit agréable, nous déjeunons rapidement puis départ en piste. Et là, nous avons été bons : 2 tours identiques et 1 tour à 2 secondes = 20 points.

Il nous reste plus que 124 km pour rallier Biarritz. Nous terminons même par l'autoroute, nous longeons le bord de mer puis arrivée à Biarritz près du Casino.  
Nous sommes à l'arrivée, c'est merveilleux. Yann ferme la portière : GAG ! le rétroviseur droit est tombé. Ce n'était plus grave tant notre joie est grande !

**Nous terminons à la 29<sup>ème</sup> place.**

Yann me dit que nous en aurons pour plusieurs jours à entendre le bruit des moteurs.....

René PIRES



## PETITES ANNONCES

### RECHERCHE

- Rétroviseur intérieur jour/nuit d'origine ou équivalent
- Capot moteur Djet VS
- Rétroviseurs extérieurs d'origine

Contactez Mr Gaveau 7 rue de la liberté 74 000 ANNECY ☎ 04.50.52.94.23

### RECHERCHE

- Bielles de réaction (complète) de boîte de vitesse.
- Trois boutons pour tirettes vendues par le Club (starter, chauffage, ouverture capot avant).

Contactez Mr Dupont 201 rue de Berlaimont 59 145 SASSEGNIES ☎ 03.27.62.14.77

### A VENDRE

A vendre deux sièges de Djet 5, état moyen peut être à regarnir. Prix 700 Francs pièce.

Contactez Mr Perié Marc au ☎ 02.54.96.63.42

## INFOS DIVERSES

### INFOS REVUES

Un vieil article dans un magazine Allemand sur MATRA DJET 8 pages avec de nombreuses illustrations et bien réalisé mais en allemand. Magazine : MARAT DE JANVIER 1987.

### INFOS

Actuellement se déroule à l'Espace Automobile Matra à Romorantin l'exposition MATRA RENAULT ; L'aventure de 2 écuries championne du monde de formule 1. Vous pourrez y découvrir 10 « formule 1 » de légende, des moteurs d'exception et des accessoires étonnants du 22 Mars au 2 Juin 2002.

### HISTOIRES DES PLAQUES D'IMMATRICULATION

Selon la lettre de F.F.V.E de janvier 2002, l'article 3 stipule que le numéro des véhicules mis en circulation avant le 1<sup>er</sup> janvier 1993 et immatriculés ou faisant l'objet d'une immatriculation en tant que véhicule de collection peut être reproduit sur chaque plaque d'immatriculation en caractère blanc sur fond noir.

En clair cela signifie que si votre voiture a plus de vingt ans, elle peut porter des plaques noires en toute légalité même si son immatriculation est postérieure au 1er janvier 1993.