

DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 39

3 ième 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	
Pages 3 et 4 :	Sortie Montlhéry 2002-08-20	M. Touzelet
Pages 5, 6 et 7 :	Lettre à Mr Costa	B. Artis
Pages 8 et 9 :	De Nogaro à Montlhéry	B. Grente.
Pages 10 et 11 :	Les firmes de Matra Sports	
Pages 12 et 13 :	Histoire d'un Djet	D. Bombaud
Pages 14 et 15 :	Maxi 1000 et les femmes	Angelina
Pages 16 et 17 :	Les piques assiettes au mariage	O. Mesnard
Pages 18, 19 et 20 :	Petites annonces et pièces détachées	

MOT DU PRESIDENT

Chers membres,

Le 18 août 2002 à 13 H 54 et 57 secondes, juste avant le départ du Grand Prix, un petit mot de président (sous l'amical pression de ma fille). C'est bientôt la fin des vacances, pour moi les miennes étaient bien calmes. Comme par hasard, ne faisant plus de polyester, la maison semble bien vide. Ce n'est pas l'occupation qui me manque, rassurez-vous (merci Charlotte).

Quelques petits rappels : l'assemblée générale : réponse obligatoire **AVANT LE 8 SEPTEMBRE**, faite le par politesse.

Nous pouvons annoncer dès maintenant la reconduction de la sortie hivernale à St Sétiers en janvier 2003. (voiture ancienne obligatoire).

Le Président

NOTE IMPORTANTE

 **Un sortie bateau aura lieu le week-end du 14 et 15 septembre 2002 au Lac De Vassivière. Pour tous renseignements contactez rapidement Mr REUSE au 05.55.80.28.70 . Date limite de réponse 8 septembre 2002.**

Plus de règlements par chèques de la part de nos amis européens pour cause de frais bancaires importants. Merci de votre compréhension.

Sortie Montlhéry 2002

Ce matin grand jour, départ 5H direction l'autodrome de Montlhéry. Je dois retrouver Delphine, Angélique et Christian à la Ferté st Aubin à 6H.

5H50 : Pour une fois je suis à l'heure, les deux Matra arrivent peu de temps après. LeJet ouvre la route, Delphine pilote avec ses chaussures à semelles de plomb (don de son papa ?)

7H15 : Nous arrivons en vu du circuit, ça bouchonne déjà. Nous retrouvons Bruno 3 ou 4 voitures derrière nous.

8H : Ouverture de l'accès, nous filons vers l'emplacement réservé au R.B.M.S. Une dizaine de véhicules sont déjà présents.

Les retrouvailles sont chaleureuses et le café nous attend, ensuite nous allons découvrir le circuit et les nombreux stands. Que le temps passe vite à flaner, il est déjà l'heure du déjeuner. Après l'apéro (pas celui que Christian a oublié dans son frigo...), nous passons à table où les conversations vont bon train, dans la bonne humeur.

L'après-midi nous assistons à la course des Damiers pour voir Peggy. Jean-Paul et Gégé ont eu une frayeur à cause des freins soudain absents.

En G.T.S, André Delaunay à un problème de chauffe sur le René Bonnet, il est obligé de s'arrêter. Son radiateur n'est pas au mieux de sa forme. Christian s'attaque au démontage avec les bons conseils de Delphine. Faute d'un radiateur neuf, un dépannage au détartrant sera-t-il suffisant ?

Vers 19H, nous regagnons le stand pour installer les tentes. Certain(e)s ont bien du mal avec les matelas pneumatiques qui ont tendance à se dégonfler plus vite qu'ils n'ont été gonflés.

Le repas du soir est placé sous le signe de la franche rigolade, le club DB se joint à nous et apporte des munitions (magnums et bouteilles de vin) ; Vroum Vroum font les moteurs sur le circuit, ploc ploc font les bouchons au R.B.M.S., le barbecue est vraiment réussi. A 1H nous allons nous coucher au son de la musique. Dans la nuit des petits malins font hurler leurs moteurs.

6H30 : Je me lève, Jean-Paul et Michel M. sont déjà debout, par contre ça ronfle fort du côté des barnums. Après un brin de toilette et un petit déjeuner, pliage des tentes. Gégé arrive et s'attaque aux freins de Peggy.

Après le déjeuner nous allons soutenir Olivier du TEAM GRENTE qui se défend plutôt bien malgré quelques réglages à peaufiner sur le Jet, face à des Mini déchaînées.

Le départ des damiers est donné, Gégé pilote Peggy avec Delphine comme passagère, qui paraît crispée quand elle nous fait coucou ...

16H : Retour au stand du club pour charger l'Espace de Danièle, puis nous quittons l'autodrome pour nous acheminer tranquillement vers Romorantin.

Nous roulons en convoi sur l'autoroute, Marc P. loupe la sortie avec la Schtroumfette sur le plateau. Petit arrêt pour remettre de l'huile dans le compresseur de la DB car celui-ci siffle, puis un autre plus loin pour permettre la lubrification des pilotes déshydratés. Nous repartons pour quelques kilomètres avant de nous arrêter en catastrophe, rien de grave, la casquette du « prez » s'est envolée. On la récupère et c'est reparti.

Arrivée à la maison Humbert vers 19H ou Marc nous attend. Ce week-end s'achève aussi bien qu'il a débuté.

Plein de merveilleux souvenirs me resteront pour ce 1^{er} Montlhéry au sein du club.

Michel Touzelet



LETTRE A MONSIEUR ANDRE COSTA AU SUJET D'UN "PETIT
ENGIN EFFICACE MAIS PLUTOT LAID".

Cher monsieur COSTA,

Il est des mots que l'on jette, presque sans y prendre garde, souvent un peu en dehors du sujet, pour faire joli ou pour soutenir sournoisement son propos en espérant que le lecteur somnolant ne s'apercevra pas trop de la manœuvre. Mais ces mots, anodins pour le commun, peuvent parfois plonger le malheureux adorateur dans le plus cruel des doutes.

D'autant plus, Monsieur COSTA, que tel l'apôtre, je bois le calice de votre prose dans L'AUTO JOURNAL depuis si longtemps, que vos écrits ont nourri ma passion pour l'automobile au point d'en faire mon métier. Vos essais furent pour moi parole d'évangile... jusqu'en ce jour funeste où j'ouvrais le numéro 589 du 7 mars 2002, me précipitant sur votre chronique rétro pour en dévorer la relation de l'histoire de ma marque favorite: MATRA.

Et quand vint l'instant passionnant de la création de MATRA Automobiles à partir de l'œuvre sublime de René Bonnet: la DJET, je vous lis qualifier d'"engin efficace mais plutôt laid" l'objet de ma vénération, je crus défaillir!

Comment? le Pape de l'Automobile dont les Bulles, indiscutables et infaillibles ont voué à l'enfer ou au paradis toutes les voitures du monde, se serait-il trompé?

Assailli par le doute, je me précipite vers mon garage, allume tous les néons et sans plus de cérémonie retire le voile, je veux dire la housse de mon idole, recule de trois pas, essaie de retirer de mes yeux la brume de l'adoration...et regarde. Celle que

je croyais si belle serait...plutôt laide? Me serais-je trompé? De dépit, dois-je prendre une allumette et faire brûler cette sorcière?

Cette ligne sublime, ces phares carénés, ces entrées d'air sculptées, cet habitacle "goutte d'eau", cet arrière effilé ne sont qu'un hymne à Sainte Vitesse. Ce véhicule est béni par son pèlerinage à Sainte Hunaudières.

Non, je ne brûlerai pas mon djet! Par contre, Monsieur COSTA, prenez le temps de la repentance, entrez par exemple dans le Temple, pardon, l'Espace Matra de Romorantin, et allez vous recueillir devant un djet René Bonnet ou un jet Matra. Cela fait sans doute longtemps que vous ne l'avez pas fait et la lumière vous viendra.

Allez, en signe de pardon, car on vous aime bien quand même, nous les Djetistes, malgré votre éréthisme, je vous envoie cette image pieuse...plutôt laide!

Soyez bénis par Saint Gordini

Bernard ARTIS



L'ancêtre du monospace

Produite à un peu plus de 50 000 exemplaires entre 1977 et 1984, la Matra Rancho a donné naissance, avant l'arrivée de l'Espace, au concept du monospace.

PAR ANDRE COSTA - ILLUSTRATIONS: JIDEHEM

En fait, l'image n'est pas inédite pour moi. Je me souviens d'avoir déjà connu des circonstances à peu près semblables. Je me souviens d'avoir ouvert les yeux, sortant d'un profond sommeil, et d'avoir vécu une seconde de frayeur intense. Les mains crispées sur le volant, le corps tressautant sous les secousses, mes yeux ont fait, en un éclair, le tour d'un paysage de forêt cadré par le pare-brise de la voiture avec, face à moi, une sorte de façade roulante, agitée de secousses rythmiques. Après avoir convulsivement écrasé la pédale de frein, j'ai réalisé que je me réveillais tout simplement au volant d'une 2 CV Citroën qui, posée sur un plateau de l'ineffable train Kidira-Kayes, m'amenait à travers la forêt brûlée du Mali vers l'extrémité ouest de la piste fantôme de Bamako... Banal, n'est-ce pas?

Peut-être raconterai-je un jour ce voyage, dont le burlesque un peu périlleux aurait certainement retenu l'attention de Tintin, mais le spectacle qui s'offre cette fois à mes yeux, pour saugrenu qu'il soit également, ne m'entraîne pas vers des contrées aussi lointaines. D'abord, je ne suis pas le moins du monde endormi, et ce que je vois à travers le pare-brise de ma Rancho, c'est tout simplement le vieux pont de notre bonne vieille ville de Blois, lancé sur la Loire voilà quelques siècles. Seulement, l'angle sous lequel je découvre ce paysage empreint de la douceur tourangelles me paraît profondément anormal. En effet, à moins que mes yeux ne m'abusent totalement, la voiture va, dans quelques secondes, s'engager sous une arche du pont, à la manière de l'une de ces gabarres de Loire, dont la Rancho ne possède pourtant ni l'allure générale, ni les possibilités nautiques!

En réalité, en application d'une idée étymologiquement absurde et dont je revendique hautement la paternité, cette voiture, cette Rancho fabriquée par on ne sait plus très bien quelle marque – car nous sommes en 1977, c'est-à-dire en pleine période de mutation industrielle, où les Simca sont brutalement devenues des Chrysler

puis des Talbot, cela sous la houlette discrètement féroce de la maison Peugeot, possédée elle-même d'une peur bleue de trop ressembler à la grenouille de la fable –, cette Rancho, donc, a été posée par mes soins sur un petit ponton automoteur prévu à l'origine pour transformer une caravane en bateau de croisière... Encore une fois banal, non?

En 1977, Chrysler pensa que le moment était venu de proposer aux Français une voiture de week-end.

Bien. Soyons sérieux. Au moins une minute durant. Cette Rancho a été imaginée par Matra pour le compte de Simca, dans le cadre d'un accord signé entre les deux firmes. Matra, alors au faite de sa puissance, a décidé, encouragé en cela par le gouvernement français, de faire flotter haut les couleurs françaises, aussi bien aux 24 Heures du Mans qu'en Formule 1. Pour ce faire, monsieur Lagardère a fait sortir de terre deux départements automobiles, Matra-Sports, dédié aux voitures de compétition, puis Matra-Automobiles, dont il devait bientôt confier la responsabilité à un ingénieur issu du sérail Simca, Philippe Guédon. Cet homme aux apparences débonnaires – je dis bien aux apparences – est d'ailleurs toujours en place, et il est en fait le père spirituel de voitures aussi diverses dans leur originalité respective, que la Matra 530, la Bagheera et sa dérivée, la Murena et l'Espace dont Renault, après moult hésitations, continue aujourd'hui à faire ses choux gras.

En deux mots, Philippe Guédon, somme toute peu connu du public, est néanmoins l'un des grands messieurs de l'industrie automobile française, et cette notoriété, certes reconnue dans les milieux spécialisés, n'a pas été sans lui causer des soucis, comment dirais-je... extra-techniques, au sein de son entreprise. Appendice quasi autonome au cœur de la grande

entreprise Matra, Matra-Automobiles a quelquefois suscité des jalousies, en particulier de la part de quelques jeunes barons qui se seraient bien taillé à leur petit empire personnel... Mais il faut croire – et c'est tant mieux – que Guédon était soutenu, aussi bien par lui-même qu'au plus haut niveau, puisqu'il a su survivre à toutes les intrigues de palais.

Matra-Automobiles est né, si mes souvenirs sont exacts, vers 1966, lorsque Jean-Luc Lagardère, après avoir commencé à engranger avec Matra-Sports (créé en 1962) des résultats qui allaient conduire la marque au sommet en Formule 1 (championne du monde en 1969), puis en Sport Prototypes (victorieuse aux 24 Heures du Mans en 1972, 1973 et 1974), prit la décision en 1965 de racheter à René Bonnet la marque qui portait son nom (elle-même dernier avatar de DB) et qui, en dépit ou à cause, de sa collaboration laborieuse avec la régie Renault, était sur le point de passer de vie à trépas!

Guédon se retrouva alors avec, sur les bras, un petit engin efficace mais plutôt laid, dont l'avenir, face aux goûts des acheteurs potentiels, ne paraissait pas tellement assuré. A lui seul, le nom de ce petit coupé à moteur Renault central arrière était un poème: la Jet! Aujourd'hui encore, j'avoue ne pas bien comprendre à la suite de quel processus intellectuel (ou considéré comme tel), ce nom – directement issu du manuel de prononciation figurée de la méthode Assimil – a pu être sélectionné. Et, d'ailleurs, les dernières voitures sorties en 1968 sous la baguette de Guédon se nommèrent quand même plus intelligemment Matra Jet...

En tout premier lieu, Matra-Automobiles s'intéressa aux voitures sportives. Pour remplacer la Jet, il y eut d'abord la 530. Esthétiquement parlant, il était possible de discerner une parenté avec la Jet, et l'implantation du moteur relevait également du central arrière. Toutefois, Philippe Guédon désirait un bloc aussi peu encombrant que possible, ce qui écartait a priori le moteur Renault de la Jet. Il fallait donc aller chercher ailleurs et, après des

DE NOGARO A MONTLHERY

Ne revenons pas sur la première course à NOGARO, le moteur de la saison dernière, si brillant à MAGNY-COURS en novembre 2001, nous lâche sans explications. Surchauffe. Avec quelques copains du Maxi 1000 nous prenons une bonne murge le samedi soir pour oublier et faisons des essais autour du paddock avec la réplique d'une JAGUAR type D ! (Avec un vrai 12 cylindres sous le capot). Il y a des personnes qui ont confiance... D'autant plus que le lendemain sur le chemin du retour OLIVIER me pose une question pertinente :

- Hier soir, la JAG, as-tu remarqué que c'était une conduite à droite ?

Ce détail m'avait échappé !!!

MAGNY - COURS, on n'y était pas !

CROIX en TERNOIS, on y était ! Changement de cap. Dans le DJET se tapit un 1100 G. Enfin un faux vrai ou un vrai faux, je ne sais plus, préparé par JEAN-CLAUDE. Le bloc, un R 8 Major conditionné pour laisser passer les tiges de culbu, une petite opération chirurgicale sur les poussoirs, des bielles de R 8 passées à la fraiseuse... Le reste c'est du vrai même si la culasse, à la limite de sa cote, paraît fragile. Comme presque toutes les culasses 1100G elle se fissure à la base des sièges de soupapes.

Après avoir récupéré la MATRA en NORMANDIE et passé une courte nuit sur un parking d'autoroute nous arrivons OLIVIER et moi le vendredi matin sur le circuit. Notre mission : nous devons profiter des essais libres du lendemain pour roder le moteur. Nous acceptons la mission! Le premier coup de démarreur est très émouvant, c'est la première fois que nous entendons le chant du Gord ! Nous égrenons les recommandations de JEAN-CLAUDE qui arrivera plus tard avec PATRICE. Fébrile OLIVIER attaque le rodage. Nous croisons les doigts. Cela semble tourner rond mais nous ignorons encore comment le moteur se comporte à haut régime. Les bougies froides posent un problème de redémarrage lorsque l'auto cale, et au ralenti elle cale souvent. Nous avons une inquiétude quant à la carburation. Dans la nuit nos deux compères arrivent et nous nous retrouvons au petit matin autour d'un café fumant pour faire le point.

Olivier est à moitié satisfait des essais chronométrés, le Gord ratatouille entre 3500 et 5000 tours mais après 5500 tours c'est le coup de pied au cul, la montée en régime est rapide. 17^{ème}

sur 28 concurrents, c'est moyen même si on se limite encore à 6500 tours. Et c'est la valse des gicleurs et des diffuseurs d'air en attendant, entre deux averses, la course du lendemain.

Ce dimanche voit l'arrivée de CHATOUNE, un copain de JEAN-CLAUDE, un vieux de la vieille de chez CITROËN, déjà présent lorsque nous courrions en MEP. C'est le retour aux vraies valeurs : les circuits, les copains, la bouffe...Fort de ce renfort OLIVIER attaque la course comme un forcené. Sur le bord de la piste nous souffrons pour lui, à chaque sortie de virage serré il n'a plus rien sous la pédale et se fait ramarrer par les moins rapides. Cela ratatouille toujours. Mais à la force du poignet il finira 9^{ème}. Son meilleur résultat depuis ...toujours. Retour en LOIR ET CHER sous la pluie mais du soleil dans la tête...

A MONTLHERY nous sommes équipés en gicleurs, diffuseurs d'air et autres tubes d'émulsion. (Merci DANIEL). Après une analyse fine de la situation nous pensons augmenter l'arrivée en air. Pas mal ma foi, le Gord tourne plus rond et OLIVIER se qualifie en 15^{ème} position sur 34 partants. Mais si vous avez lu l'article de ma femme nous sommes d'incorrigibles bricoleurs et pour améliorer cette performance nous décidons à l'unanimité du staff masculin du team qu'il serait bon d'augmenter aussi l'arrivée en essence. Impeccable cela se met à ratatouiller de plus belle en course !! 14^{ème} quand même avec le jeu des abandons et le brio du pilote.

Il nous faut faire des essais avant la prochaine course. En avant pour LA CHATRE en compagnie de PAUL et DANIEL (encore un autre copain, j'en ai pas mal en stock !). C'est le grand jeu, je fais office de pilote d'essais et testons diverses solutions de carburation. Le DJET se noie facilement et j'ai parfois beaucoup de difficultés à relancer le moteur. C'est lors de l'une de ces tentatives que PAUL décèle un chuintement anormal : une compression qui se fait la belle. Inquiétant mais pour l'instant là n'est pas notre problème. En démontant les bougies PAUL constate que 2 cylindres sont normaux et 2 sont noyés. Pas d'hésitation de sa part :

- Le flotteur d'un WEBER doit être percé !

Aussitôt dit aussitôt démonté. Je reprends le volant et vous n'allez pas me croire le DJET tourne comme une horloge ! J'en profite pour constater que depuis la caisse légère, la MATRA est plus pointue à conduire, moins neutre en courbe, une tendance à décrocher du train arrière, il est vrai que les amortisseurs arrière ont quelques fuites ! Je téléphone vite fait à OLIVIER pour le prévenir qu'avec une telle voiture il fait dans les 10 premiers à la prochaine course. La prochaine course se sera LEDENON....

www.teamgrete.fr.st

Ces J

BOSTIK S.A.

- Collage pare-brise et lunette Ar.
- Système Solbit
- Colles et mastics

56, route de St-Leu
95 - MONTMAGNY - Tél. 964-64-12

MONIER ET SEITERT

- Tubes de précision
- 14, rue St-Maur
PARIS 11e - Tél. 700-64-34

AVRI S.A.

- Constructeur du SYNCHRO-LAVEUR
 - Laveur de pare-brise à distribution sur les bords
- 6, rue Traversière
92 - COURBEVOIE - Tél. 333-34-56

R. LENOIR ET FILS

- Bois d'industrie et d'ébénisterie
- 25, rue Léon Frot
PARIS 11e - Tél. 700-43-22

Compagnie des VERNIS VALENTINE

- Sous-couches
- Laques VALECLAIR

185, avenue des Grésillons
92 - GENNEVILLIERS
Tél. 473-57-13, 19-24

UNION METALLURGIQUE D'ASNIERES

- Mécanique de Haute Précision
- Tous métaux
- Prototypes - Séries

105, rue des Bos
92 - ASNIERES
Tél. 473-47-86, 61-84

S.E.V. MARCHAL

- Projecteurs - Bougies - Allumeurs
- Bobines - Condensateurs - Pompes
- Accessoire - Essuie-glaces

28, rue Gamier
92 - NEUILLY - Tél. 624-97-50

Société Anonyme des Etablissements EDMOND JAEGER

- Equipements de bord (indicateur de vitesse, compte-tours, etc...)

2, rue Baudin
92 - LEVALLOIS-PERRET
Tél. 737-71-20

S.A. ETS BERNARD BARBIER

- Bois de construction et d'agencement
- Panneaux
- Contreplaqués

8, avenue du Bas-Meudon
92 - ISSY-LES-MOULINEAUX
Tél. 642-24-70, 69-97, 28-90

BAROCLEM

- Accumulateurs électriques au plomb

88, avenue Marceau
92 - COURBEVOIE - Tél. 303-61-61

Société Commerciale C.I.P.A.

- Rétroviseurs « Intérieur » 1323 C 1343 C
- Pare-soleil 50741 D/MI 50741 G/MI

25, rue du Télégraphe
PARIS 20e - Tél. 636-01-00

SOFICA Division de la S.A. Française du FERODO

- Climatisation automobile

20 à 30, rue des Pavillons
92 - PUTEAUX - Tél. 506-58-00 +

DUNLOP

- Pneumatiques

64, rue de Lisbonne
PARIS 8e - Tél. 227-52-7

SAFETY NUTS EUROPEAN PRODUCTION

La plus forte production mondiale d'écrous indissolubles

1966 = 240.000.000

SNEP NUTS

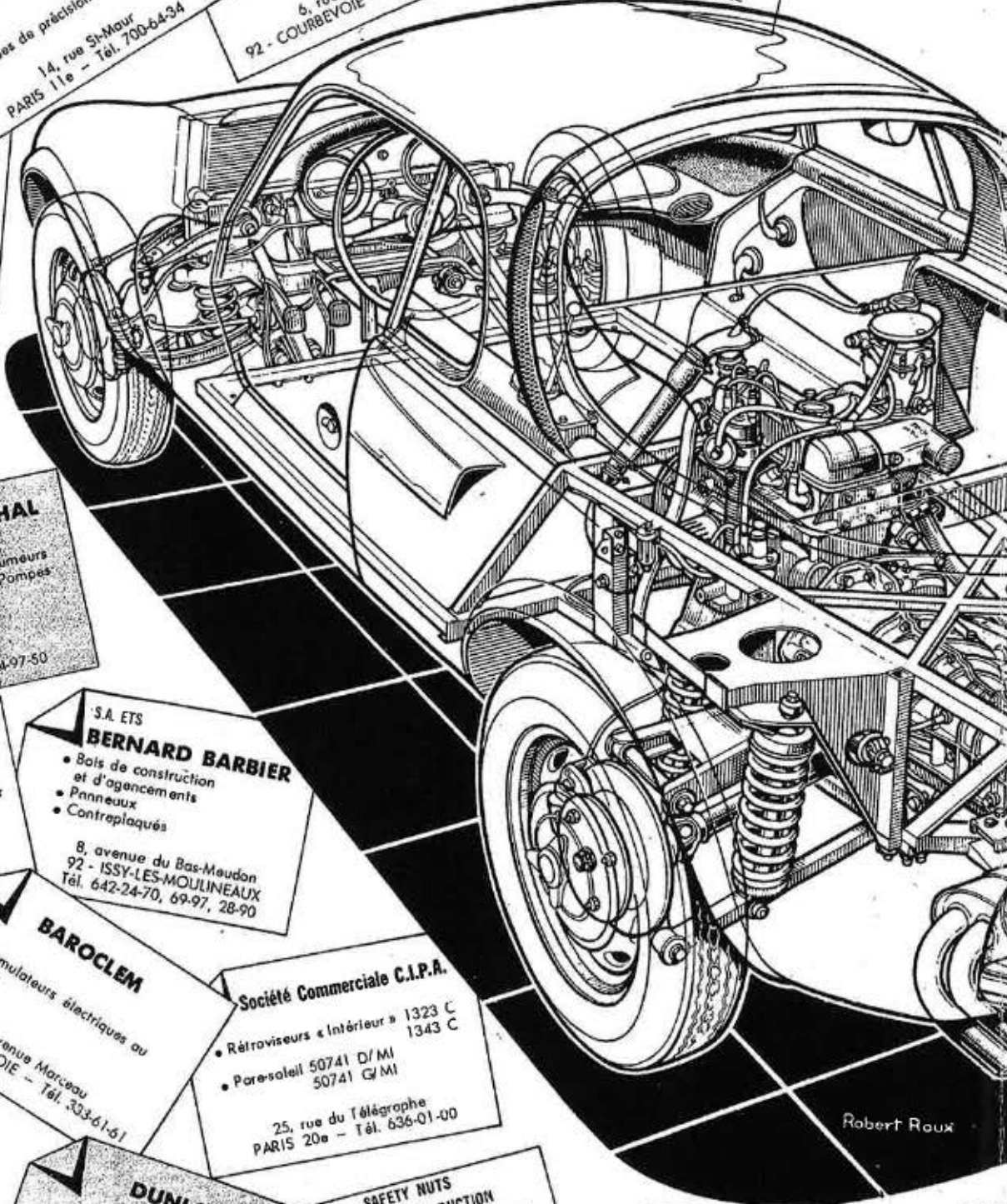
B.P. n° 84 - 42 - MONTBRISON
France - Tél. 645

FONDERIE ET ATELIERS DE VILLECRESNES - S.A. D'EXPLOITATION DES ETABLISSEMENTS

R. BREA

- Aluminium et alliages; construction et usinage; diverses pièces mécaniques dont: support de moyeux AR; charnières diverses; enjoliveurs divers; platine de sélecteur de vitesse; tubulure d'admission; Carter d'huile

Siège social et usine: 2, route Nationale
VILLECRESNES - Tél. 925-69-82 et 70-24



MA



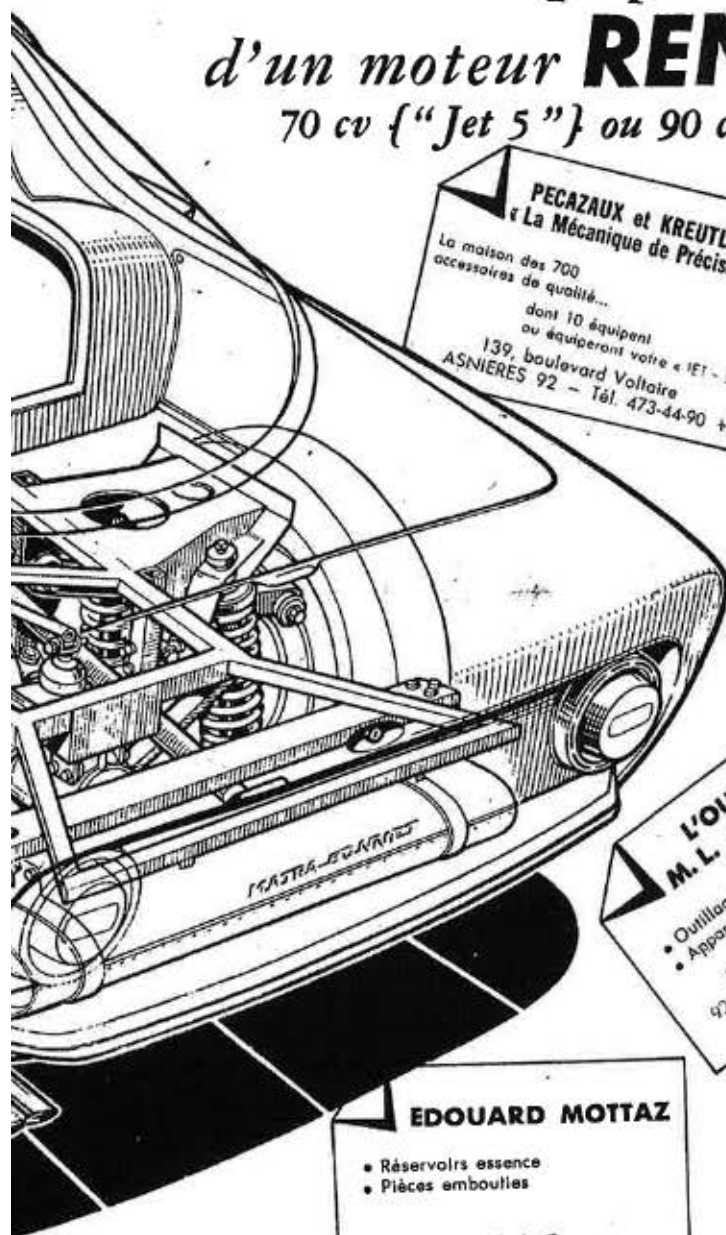
Firmes coopèrent avec **MATRA-SPORTS**

à la production en série de la

"Jet 5"

équipée

d'un moteur **RENAULT** de
70 cv {"Jet 5"} ou 90 cv {"Jet 5 S"}



PECAZAUX et KREUTLER
« La Mécanique de Précision »

La maison des 700
accessoires de qualité...
dont 10 équipent
ou équiperont votre « JET-5 »
139, boulevard Voltaire
ASNIERES 92 - Tél. 473-44-90 +

ETABLISSEMENTS
ALLINQUANT S.A.

• Montage d'usinage et de contrôle
• Machines spéciales
• Outils de découpage et d'emboutissage
• Amortisseurs
10, rue Olier
PARIS 15e - Tél. 828-41-19

ABEX INDUSTRIES

• Garnitures de freins et d'embrayages
AMERICAN BRAKEBLOK

37, rue des Acacias
PARIS 17e - Tél. 380-17-12

MAYSSONNIER

• Chromage - Polissage - Cuivrage
• Nickelage - Aluminage
• Mordançage - Alodine 1.200
• Dégozage
• Protection sur tous métaux
• Procédés homologués

50, rue de Sévres et 11, rue Michel
92 - BOULOGNE - Tél. 605-21-66

Société du Carburateur
ZENITH

• Carburateurs
• Filtres à air et à carburant
• Pompes

17, rue Louise-Michel
92 - LEVALLOIS PERRET
Tél. 737-17-02

ETABLISSEMENTS
ROSI, FILS ET CIE

Silencieux et tubes d'échappement
adaptables pour voitures françai-
ses et étrangères

85, rue des Marguerites
92 - NANTERRE - Tél. 242-48-50

**L'OUTILLAGE
M.L. JAECK ET CIE**

• Outillage mécanique de fabrication
• Appareils de contrôle de précision
143, avenue J.B. Clément
92 - BOULOGNE BILLANCOURT
Tél. 605-41-78 - 408-12-58

EDOUARD MONTAZ

• Réservoirs essence
• Pièces embouties

307, rue de la Garenne
92 - NANTERRE - Tél. 242-73-80

**FORGES
DE BOLOGNE**

• Moyeux de roues
• Axes de roues

52 - BOLOGNE
Tél. 4 et 28

**TREFILIERES
DU CENTRE S.A.**

• Produits métallurgiques

37bis, rue Pasteur
18 - VIERZON - Tél. 709-710-722

CAZORLA S.A.

• Moyeux et axes de roues
• Pièces mécaniques de précision

41, rue des Panoyaux
PARIS 20e - Tél. 797-19-50

LOISEAU ET CIE
assure:

• Les fournitures industrielles
• L'outillage

Siège social:
15, place Michelat - TOURS
Succursale de ROMORANTIN

KLEBER-COLOMBES

• Pneumatiques

6, avenue Kléber
PARIS 16e - Tél. 553-01-00

TRA-SPORTS

préconise

LONGLIFE

pour votre « Jet »

HISTOIRE D'UN DJET

A 20 ans j'en rêvais, à 50 ans ma femme et mes enfants l'on fait.

Il en ont adopté(e) une ou un, je ne sais toujours pas comment dire, moyennant une participation relativement importante. Mais il est bien connu lorsque l'on veut faire plaisir on ne compte pas. Le plaisir, voir plus, étais au rendez-vous car la surprise à été totale. Elle a été déposée dans la cour le soir de mon anniversaire dans sa robe rouge magnifique, superbe, comme je l'avais encore en tête depuis trente ans. Par contre beaucoup plus petite que mémorisée, ce qui c'est d'ailleurs confirmé quelques minutes plus tard lorsque je l'ai emmenée faire un petit tour sur un kilomètre environ, histoire de faire sa connaissance. Le lendemain matin à la lumière du jour, il a fallu ce rendre à l'évidence, elle n'était pas tout à fait comme je l'avais vue la veille au soir. Sa robe était chiffonnée avec quelques accrocs, et par ci par là des pansements très douteux cachaient des bobos mal soignés. Ces pauvres vieilles ont bien souvent connues des conditions d'hébergement très difficiles tout au long de leurs vies. J'ai donc décidé de faire entrer la malade dès la semaine suivante dans un établissement spécialisée pour faire un check-up. Cet établissement connu de la famille devait normalement être efficace et rapide, la devise jamais mieux servit que par soi même ne s'est pas confirmée. Le début de la cure a été menée tambour battant, la robe, les sous vêtements et tout les artifices sont tombés, ont été nettoyés, brossés, etc. Pour pouvoir bien travailler le responsable de ce service "Fred" a fait appel à un grand chirurgien de la région de Romorentin "J.P.H." renommé pour ses actions, ses conseils, et ses interventions en faveurs de cette race. Il a reçu du Grand Maître les radios du squelette, les rapports et conte-rendus d'autres confrères et surtout les conseils pour intervenir si nécessaire, la ou il fallait et mettre en place les prothèses pour éviter une aggravation. Le diagnostic est tombé la maladie était bien installée. Grâce à cette efficacité "Fred" m'a dit que la malade devrait être sur pied très rapidement et certainement même plus forte qu'à sa naissance pour affronter la nouvelle vie qui l'attendait.

Après quatre très longues années, surtout que je passait journellement dans sa chambre, je ne voyait plus d'amélioration de son état. Son squelette était complètement recalcifié, d'une belle couleur, sa direction étais bonne, elle avais des basquettes neuves, en fait toute sa structure paraissait saine mais pas de vie. Dans une autre chambre sa robe réparée, repassée d'une nouvelle couleur gris clair avec des boutons et des fermetures rechromés, une ceinture neuve l'attendait.

Je perdait patience surtout qu'à chaque colloque de fin d'année des petits pics m'étais adressé De la part de certains collègues voir même de leurs épouses sur l'efficacité de l'établissement Et des méthodes employées.

Il m'a été permis de faire connaissance lors de ses réunions d'un grand chirurgien "Thierry B" qui opère dans le nord de Paris la ou l'air est plus pur et les convalescences plus courtes. En effet de semaine en semaine après de longues heures de jour, de nuit passées à son chevet il lui a redonné goût à la vie. La cure n'a duré que quelques mois !!! De plus que prévus mais le résultat en valait vraiment la peine. On la sentait impatiente de sortir, elle ronronnait, vibrais de tous ses membres.

Enfin le grand jour est arrivé, Réunion au Mans avec d'autres anciennes malades pour les "journées bleues" on ne sait pas pourquoi bleue d'ailleurs, puisque toutes les invités avaient des robes de couleurs différentes. Pour nous y rendre nous avons choisis de la porter car nous ne connaissions pas encore sa résistance à l'effort. A part quelques problèmes de mise en marche, d'extinction de voix, de boutons instable et d'incontinence, les premiers pas et la mise en piste s'est très très bien passée.

Depuis nous vivons un grand amour, nous sortons très souvent ensemble. Dernièrement nous Avons avec d'autres collègues accompagnées Melle PIRES à la mairie puis à l'église au grand étonnement de son papa et de sa famille. Nous allons aussi aider par notre présence notre président a passer un cap difficile, puisà bientôt pour d'autres aventures .

Je tiens a remercier:

- pour ce cadeau Anne-Marie ma femme, Muriel, Jean Sébastien, Thierry, mes enfants
- pour la renaissance de cette grande, petite chose Fred, Thierry B. Danielle et Jean-Paul

Mais aussi tout ceux qui ont travaillés sur des refabrications ou qui aide de leur mieux pour que des vieilles Vieillissent mieux.



MAXI 1000 ET LES FEMMES

Avant toute chose, je remarque qu'une certaine personne se permet de m'appeler 'la mamma', cela ne me plaît qu'à moitié car j'ai vainement attendu un cadeau de sa part le jour de la fête des mères, bon heureusement d'autres y ont pensé, mais quand même..... !

Lors de mon précédent article une bonne partie des surnoms m'ayant été soufflés par DANIELLE, il m'a semblé que ce serait très sympa d'en trouver un charmant pour notre cher Président, j'attends vos suggestions (ayant pour ma part déjà quelques idées), appelez moi ou écrivez les dans le bulletin du club. Cela pourrait faire l'objet d'une nouvelle rubrique (il ne faut pas, cependant, que cela dépasse les limites que la décence réprouve, bien sûr !) MERCI

Passons au MAXI 1000. : Pendant la saison creuse, les gars ont « bossé » pour faire une caisse légère, résine, polyester, et « politruc machin », préparation à la peinture, ponçage etc..... , ensuite peinture (très très belle, merci MARC), puis re ponçage etc. etc. Tout ça pour être au départ de la première course à NOGARO. Malheureusement le moteur y a rendu l'âme ! Ce ne fut pas trop terrible car ils avaient déjà envisagé de le changer, mais ils auraient préféré attendre un peu !

JEAN-CLAUDE est donc reparti avec notre camping-car et la MATRA, en NORMANDIE afin de réparer tout ça. Le calendrier qu'ils avaient établi prévoyait de roder le moteur et d'affiner les réglages lors des journées bleues, au MANS. Il faut avouer qu'ils se sont sentis légèrement frustrés d'y être en spectateurs... Mais le moteur n'était pas terminé...

Puis nous nous sommes préparés pour MAGNY COURS. Comme ce n'est pas très loin du LOIR et CHER, et que c'était un long week-end, plusieurs amis, ainsi que BERANGERE et SYLVAIN, avaient projeté de venir soutenir le team. Patatras ! Le jeudi précédent le week-end de course, coup de fil de Normandie. Les vis de la culasse n'allaient pas, trop grosses je crois. Cela a nécessité comme toujours dans ces cas-là l'envoi de nombreux coups de fils.

Avec OLIVIER nous avons tout d'abord essayé tous les magasins spécialisés de BLOIS, sans succès: ils ne faisaient pas, ou il fallait commander. Ensuite, coups de fil aux amis : appel à JEAN-PAUL qui était en vacances (vive les portables), appel à PAUL, BRUNO, PIERRE MAINGOURD (qui en avait, mais cela aurait mis trop de temps pour les recevoir).

Ultime recours, visite de BERNARD l'après-midi dans les greniers de EFJIE, véritable caverne d'ALI BABA pour les Gordinistes, mais RIEN ! NADA ! Navrant tout de même.

Tout le monde a été formidable, se mettant en quatre pour trouver une solution, mais pas moyen ! ! !

Je refuse de parler de la note de téléphone, (je le signale à une certaine personne qui râle lorsque je me sers de son portable, ce jour là, le mien devait fumer, ainsi que la ligne de la maison d'ailleurs !)

La déception était très très forte, Le vendredi nous avons compris que c'était fichu, il nous a fallu prévenir tout le monde de ne pas se déranger. Nous sommes allés à NANTES voir la mer et avons passé un fort bon week-end, mais franchement vu les têtes que faisaient BERNARD et OLIVIER ce n'était pas gagné d'avance !

Ensuite, il y a eu CROIX EN TERNOIS, je n'y suis pas allée, ils vous raconteront, OLIVIER a terminé 9ème et il paraît que c'était super ! mais j'avoue que ce n'est pas mon circuit préféré.....

Les 22 et 23 Juin: MONTHLERY. J'avais accompagné DANIELLE pour faire les achats, j'aime autant vous dire que les chariots étaient pleins, et il n'est rien resté, il faut dire que nous étions une sacrée équipe, car ce qu'il y a d'agréable c'est que nous rejoignent des copains qui viennent, ou bien pour découvrir les courses et leur ambiance, ou bien parce que ce sont de réels « fondus » de courses automobiles (je pense à DANIEL qui est allé à CROIX), cette fois c'était CHANTAL, son mari et ses fils, et ils ont été emballés je crois. Il est certain que le week-end n'a pas été triste, sous une chaleur écrasante, du vendredi au dimanche soir, nous étions entre 30 et 50 à chaque repas je ne vous raconte pas les barbecues géants... Mais rendons grâce aux volontaires qui se sont dévoués pour que la viande soit cuite (PATRICK, THIERRY, GEGE, je m'excuse si j'en oublie).

OLIVIER a terminé 15ème aux essais, j'ai été surprise lorsque j'ai vu les gars se mettre à « farfouiller » dans le moteur après cette séance afin de modifier des réglages alors que la MATRA tournait régulièrement. Où voulaient-ils faire des essais ? La logique des hommes ne devant pas être la même que la nôtre mesdames !! De fait il s'est classé 14ème avec difficulté, no comment ! Je rends aussi un grand coup de chapeau à DELPHINE qui a vendu un tas de porte-clés, (le bénéfice de ces ventes devant en partie financer le moteur du DJET) Je pense qu'elle aurait du faire une carrière dans le commerce, j'ai bien ri de la voir faire, je crois que certains se sont plus laissés tenter, parce que c'était une jolie jeune fille que pour aider un jeune pilote, mais bon le résultat était là ! Au fait il en reste si vous en voulez !!

Les 6 et 7 Juillet, nous sommes allés à LEDENON où OLIVIER s'est battu comme un beau diable ! Mais ce sera après notre retour d'Italie où nous allons nous ressourcer. CIAO CIAO

ANGELINA

www.teamgrete.fr.st

LES PIQUES ASSIETTES AU MARIAGE !!!!!

Vendredi 5 juillet 2002, début d'après midi, me voilà en route, une fois de plus, pour le village des papillons.

Cette fois ci c'est pour être sûr de partir tôt samedi matin car nous devons aller à côté de Meaux en région parisienne pour faire la surprise, par notre présence, à René Pires (membre du Club) lors du mariage de sa fille Toche (René, le même que celui qui fait parler des Djets lors du Tour Auto 2002).

Pour l'organisation et l'intendance, Daniel Bombaud nous attendait à Corbeille Essonne (ainsi que mon Jet 6, hospitalisé chez notre carburologue).

Au départ de Romorantin, la « fine équipe » est constituée de : Chevalier Popol promenant son destrier (Peggy) derrière l'espace, accompagné de Danielle et Michel Touzelet ; Delphine et Angélique en Jet 6 et enfin Marc et moi dans le René Bonnet rouge qui, justement arrivait ce matin au ralenti... Les freins serraient, et c'est de justesse qu'il stationne devant nous. Après quelques coups de clefs sur la garde du maître cylindre, nous sommes (déjà) partis en retard.

Marc prit de l'essence sur Romo et comptait sur la rapidité du Bonnet pour résorber son retard sur le reste de l'équipe.

Tout allait bien, l'autoroute fut une formalité. Quelques kilomètres après la sortie d'Orléans, je sentis une odeur de plaquettes de freins. Marc dû s'arrêter en catastrophe sur la berne (le Djet freinait fort). On n'est pas dans la M..... me dis-je, impossible d'avancer d'un centimètre. Marc, ne se décourageant de rien, met la voiture sur cric, enlève la roue droite pour caler la voiture (car à gauche les camions passaient trop près de la voiture et la faisait bouger à chaque passage).

Après avoir péniblement trifouiller à nouveau la garde des freins (dans les herbes hautes et mouillées, tu parles d'un romantisme !!!), nous sommes repartis sans savoir combien de temps cela durerait. Il fallait rouler vite sans freiner (chaud devant !!!).

Nous avons enfin rejoint le reste de la troupe au restaurant, complétée par Daniel (Bombaud), Gégé et sa femme.

Après avoir mangé avec un lance pierre, il fallait prendre la route pour Meaux car il n'était pas question de décaler l'heure du mariage ! Daniel Bombaud nous ouvrait la route, j'en profitais pour retrouver mon Djet apporté au resto par Jean Sébastien Meci. Nous suivions aveuglément le premier Djet de peur de nous perdre dans tous ces changements de direction.

Provincial que je suis, je sortais d'autoroute en autoroute en me faufilant dans une circulation qui se moque des anciennes.

En arrivant à Armentières en Brie de justesse, nous étions en train de garer les voitures devant la mairie, lorsque René en apercevant un puis plusieurs Djet s'exclama : « Oh, les cons, Oh les enfoirés !! ». Notre effet de surprise avait réussi.

René, nous présenta avec beaucoup d'humour quelques invités et nous convia à la cérémonie religieuse. On a même montré que Daniel, Gégé, Marc, Michel, Jean Paul et moi que l'on sait se tenir à l'église. (Quand on est séparé).

Ensuite, nous avons été gâtés par René lors du vin d'honneur (certains invités se posaient quelques questions à notre sujet).

Il était tard, nous avons pris la route pour Soissy sur école avec une bouteille par voiture. Encore merci René .

A un rythme d'enfer, Marc nous double avec le René Bonnet (en grande forme), puis vint le tour de chevalier popol lancé avec sa barquette dans un gémissement de bicylindre, Delphine décide d'enfoncer le clan (la pédale devrais-je dire) en les dépassant. Quant à moi je bouillais d'envie de savoir ce qu'un 1300 gorde avait dans le ventre... Heureusement, il n'y avait pas de radar.

Arrivé à Choissy sur école, Daniel et Anne Marie nous ont fait visiter leur superbe moulin en cour de restauration. Visite du jardin, de la basse cour et de la chèvre Nicotine. Au repas du soir, mon célibat (Alexandra n'ayant pu venir) inspira quelques boutades de la part de l'équipe, évidemment Nicotine fût désigné comme compagne de substitution. Anne Marie s'y opposa fermement !!! Cela nous fit bien rien et cette allusion me suit, malheureusement toujours.

La nuit aurait du être sans histoires si mon matelas pneumatique ne s'était pas dégonflé mollement pendant la première heure de ce qui devait être mon sommeil !! Au réveil Delphine et Angélique rigolaient de me voir 10 centimètres plus bas que la veille. Le départ fut donné vers 9 heures, j'étais un peu « cassé » par mon matelas de bois.

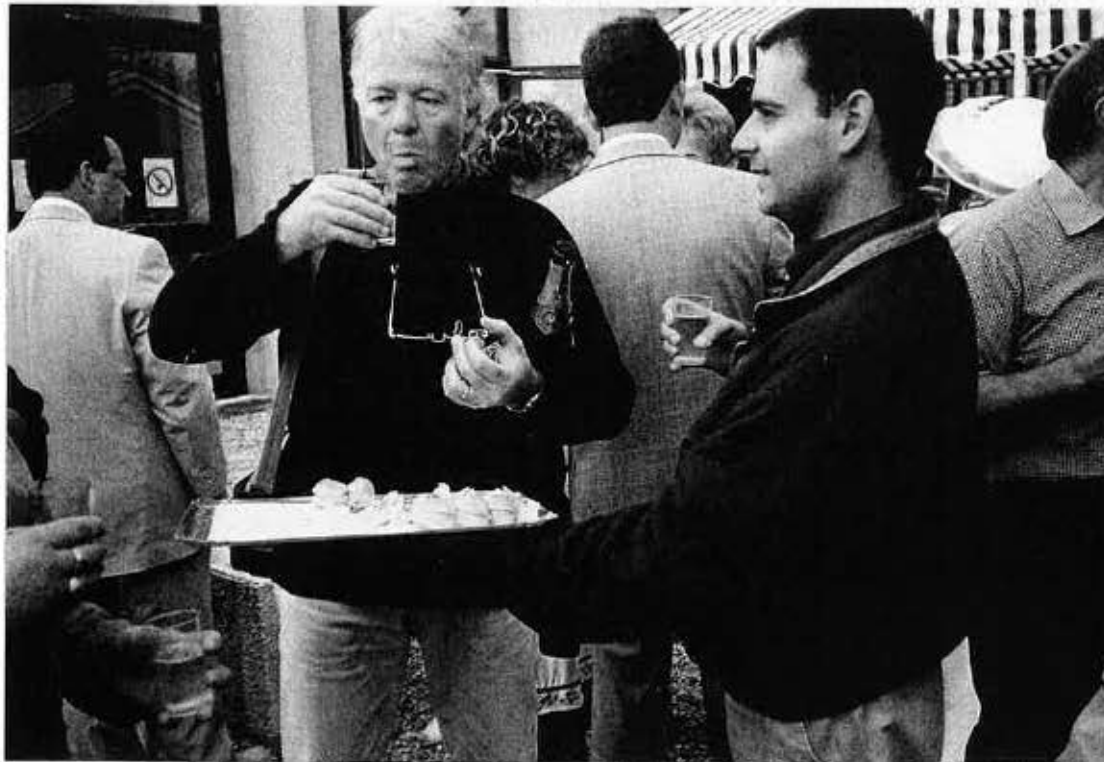
La route du retour se fit aussi bon train et il fallût être très vigilant sur l'autoroute (n'est pas Jean Paul ?).

Midi, déjeuner réparateur (on en profite pour me reparler de Nicotine.. ;) en évoquant la tête de René à la vision de nos Djet.

En résumé, un week-end sympa pimenté par le fait de se déplacer en Djet (et DB) pour notre plus grande joie.

Olivier Mesnard

P.S : Nicotine, si tu me lis, rendez-vous à l'assemblée Générale, je t'emmènerais faire un tour en Djet, Bisous.



INFOS DIVERSES ET PIÈCES DÉTACHÉES

Nouvelles pièces disponibles :

- Plexi pare soleil
- Aérateur (voir photo n°1)
- Limiteurs de portes Djet (voir photo n°2)
- Kit visserie bulles de phares ou trappe à batterie
- Carnet de bord reproduction de l'original (voir photo n°3)
- Poster (voir photo n°4)
- Chappe prix 7.5€ (voir photo n° 5)
- Kit 4 sangles de réservoir Murena prix 30€
- Bas de caisse type 142 cv Murena avec fixations
- Poly carbonate Tb Murena prix 11€

En cours de re-fabrication :

- Kit durites 'eau disponible pour l'assemblée générale prix 77€
- Lunette arrière pour 530
- Cadre supérieur et inférieur de batterie pour Djet
- Becquet arrière 142 cv pour Murena
- Cornières inox pour pare soleil Djet
- Triangle supérieur Djet V
- Panneau de porte garni noir pour Djet
- Vitrine avant pour Murena
- Embase levier vitesse noir pour Murena

De nouveau disponible :

- Boa diam.50 et 70
- Joint mousse capot moteur
- Tampon caoutchouc butoir
- Charnière supérieur de porte

Photo n° 1 : Aérateur



Photo n° 2 : limiteur de porte

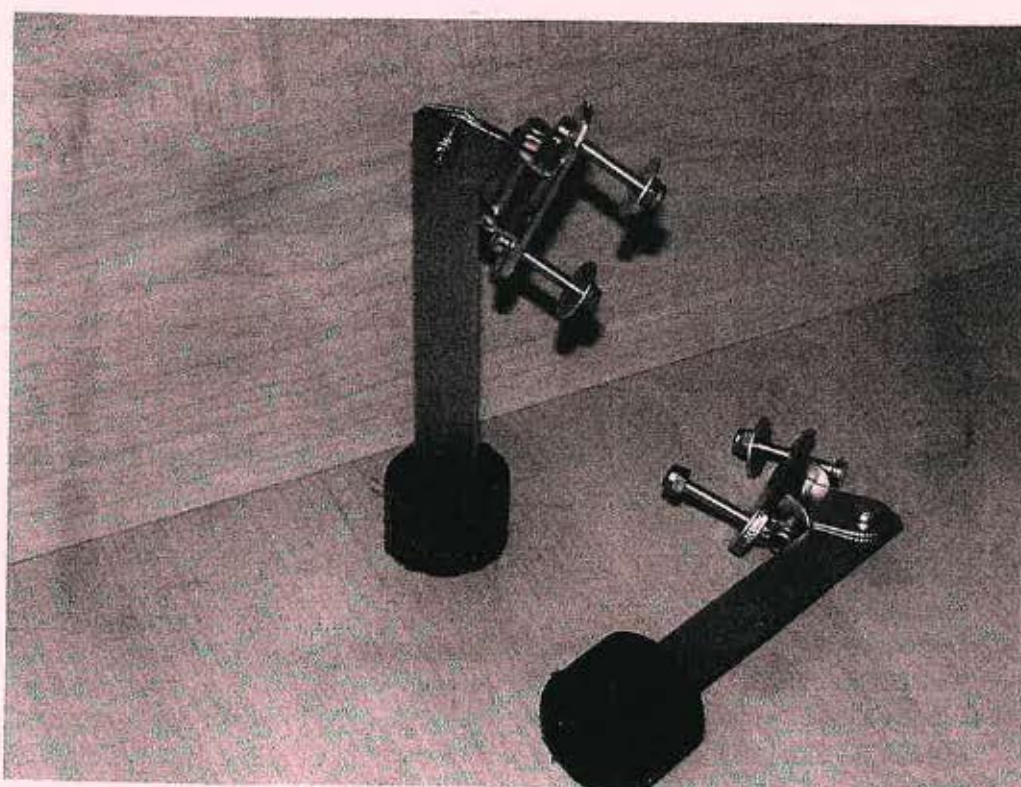


Photo n° 3 : carnet de bord

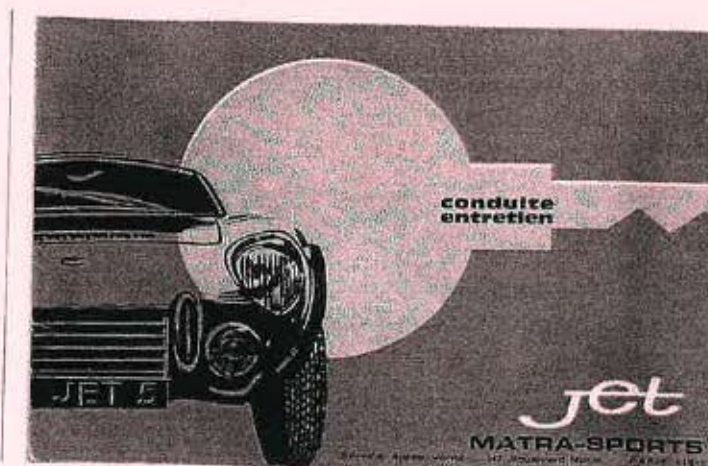
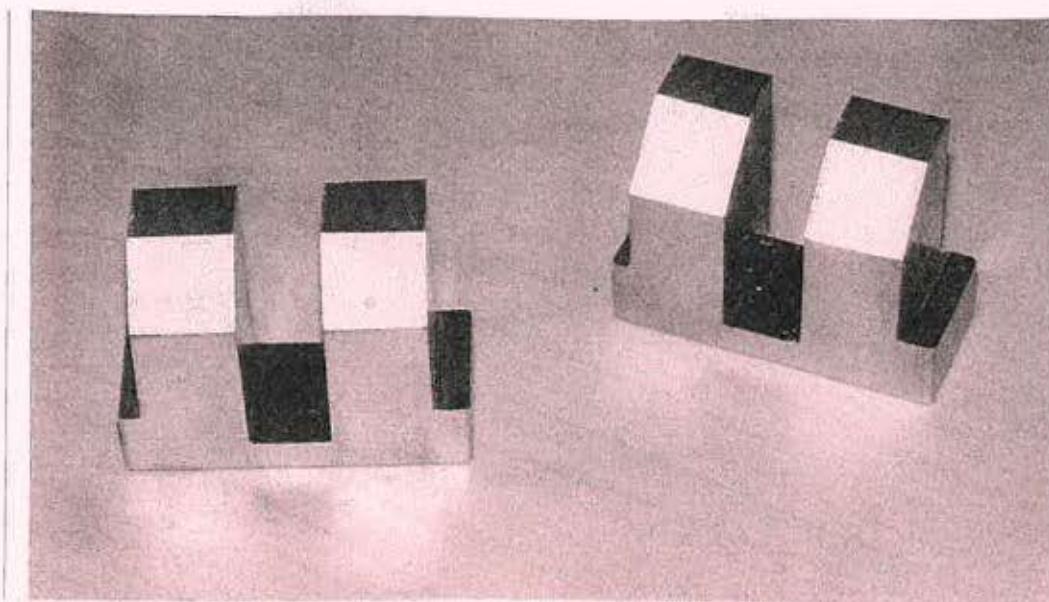


Photo n°4 : Chappe



PETITES ANNONCES

Recherche :

Pour ma René Bonnet, je recherche les pièces suivantes ou les conseils pour les trouver.

- baguette d'entourage de porte et de custode
- Attache de custode
- Neiman
- Dynamo
- Démarreur
- Volant moteur
- Pompe à eau
- Cardan de direction
- Moteur d'essuie glace + tringle rie
- Klaxon
- Capot moteur
- Réservoir d'essence

Contactez Monsieur Le gal Alexis au 06.63.13.84.65

A VENDRE :

- Pour Murena 2.2, culasse neuve version petites bougies Danielson
- Tubulure d'admission alu pour 2 carburateur horizontaux
- Diverses pièces mécaniques 2.2

Contactez Monsieur BABUT Bruno au 06.62.32.45.31