DE RENE BONNET

A

MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 40

4 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 :	Sommaire, Mot du président,	
Page 3 et 4 :	Compte rendu AG	
Pages 5 :	Assemblée générale	C. Massin
Page 6 et 7 :	Vacances à ROMO ?	J.C. Provost
Pages 8, 9 et 10 :	De Ledenon au Val de Vienne	Team Grente
Pages 11 et 12 :	Matra Murena Restauration	B. Babut
Pages 13 et 14 :	Exposition temporaire	Le président
Pages 15 :	Visite chez ENPI et Pièces détachées	
Page 16 :	Petites annonces et infos diverses	

MOT DU PRESIDENT

Bonjour à tous,

Voici votre dernier bulletin de l'année 2002. Bonne année pour l'association, une bonne participation aux sorties et manifestations diverses, victoire de Pierre MOEGLEN au championnat de France de course de côte. Merci encore pour les cartons de champagne offerts par celui ci aux participants de l'AG. On notera le dynamisme de certains membres au sujet des pièces détachées. Gros succès pour les kit de toutes sortes (durites, limiteurs de porte, aérateurs, et autres), ceux ci permettent de remonter un Djet au mieux. Même les carnets de bord font un tabac, il n'y en aura bientôt plus !!!!!!

Bien sûr il vous faudra acquitter votre cotisation avant le 31 décembre 2002, sinon vous serez considéré démissionnaire. AUCUN RAPPEL SERA FAIT.

N'oubliez pas que la prochaine sortie sera les 26 et 27 janvier 2003 sur le plateau des Mille-vaches. J'espère vous y retrouver nombreux en voitures anciennes.

Bonne fêtes de fin d'année et bossez bien sur vos voitures.

Le président

COMPTE RENDU ASSEMBLEE GENERALE DU 5 et 6 OCTOBRE 2002

Le club comptait 143 membres pour l'année 2002.
81 membres présents, 49 ont donné pouvoirs ou ont répondu et 13 membres qui n'ont pas répondu.
Les chiffres ont été faussés le jour même de l'assemblée générale suite à la présence de trois membres n'ayant pas dénié répondre.

COMPTE RENDU MORAL

Compte rendu des sorties du Club :

- St Sétier qui a eu lieu en janvier sans neige. Etaient présents 17 membres (31 personnes) dont 10 voitures
- La sortie de décrassage organisée par Mr Gauthier, à Valençay , a eu un bon succès. 25 membres présents (48 personnes) dont 5 excusés et 24 voitures.
- La sortie annuelle s'est déroulée en Bretagne ou étaient présents 23 membres (44 personnes) et 27 voitures.
- Les journées bleues où le club avait demandé un stand pour les 27 voitures. 30 membres présents (49 personnes)
- Enfin Monthléry qui comme chaque année attire le monde. On a pu compter environ 43 personnes et 17 voitures sur le stand.

COMPTE RENDU VHC

Le club est représenté par trois pilotes : Mr MOEGLEN, Mr DELAUNAY et Mr LEGRIFFON.

Mr Moeglen est classé premier du championnat de France de course de côte dans sa catégorie. GENIAL !!!!
Mr Delaunay a participé à Nogaro, 2ème place ; Croix en Ternois 2ème place ; Monthléry 33ème place, Angoulême 2ème place et Dijon abandon. Au classement du Championnat GTS, il sera probablement classé à la 11ème place sur 40. PAS MAL !!!!
Mr LEGRIFFON a participé à plusieurs courses. Cette année, ça a marché fort avec la caisse légère mais le moteur n'a pas toujours suivi. Au championnat, Olivier serait classé dans sa classe 16ème.

PREVISIONS DES ACTIVITES 2003

- Les 25 et 26 Janvier 2003 : Sortie Hivernale à St Sétiers par Mr REUSE.
- 7 au 16 Février 2003 : Le club aura à 90% de change d'avoir un stand à Rétromobile en collaboration avec le Club MATRA PASSION et le MUSEE AUTOMOBILE de Romorantin.
- La sortie de décrassage sera organisée par Mr ONGARO dans le Sancerrois soit un dimanche de fin mars ou début avril.
- La sortie annuelle aura lieu dans le Bordelais, organisé par Mr REMAZEILLE, en Avril. La date vous sera confirmée rapidement.
- Les journées bleues sont reconduites et le club aura un stand. On ne connaît pas la date exacte mais ce sera en mai .
- Une sortie bateau a été proposé par Mr REUSE. Celle ci aura lieu en mai ou juin sous réserve du nombre de présents.

- Faut pas changer les bonnes habitudes, le club aura un stand aux coupes de l'ages d'or à Monthléry.
- L'assemblée Générale aura lieu les 27 et 28 Septembre 2002.

Toutes propositions supplémentaires peuvent s'ajouter au calendrier. Envoyer vos programmes au siége du club.

COMPTE RENDU FINANCIER

RECETTES	Montant en €
SOLDE 2001	*4507,72*
COTISATIONS	*4785,64*
PIECES	*28470,68*
SORTIES	*12417,91*
DIVERS	*10,04*
STOCK PIECES DETACHEES	*6962,73*
SOLDE 2002	*4715,31*
TOTAL	**61870,03**

DEPENSES	Montant en €
PIECES	*29279,88*
PHOTOCOPIES	*814,31*
TIMBRES	*1248,63*
FOURNITURES DE BUREAU	*550,62*
SORTIES	*13334,52*
ASSURANCE CLUB	*86,65*
F.F.V.E	*70,00*
DIVERS	*92,07*
TOTAL	**45476,68**

COTISATION 2003

Pour 2003, la cotisation s'élève à 38 €.
TOUT MEMBRE N'AYANT PAS REGLE SA COTISATION ANNUELLE AU 31.12.2002 SERA CONSIDERE COMME DEMISIONNAIRE DE CLUB. Aucun rappel ne sera fait.

DIVERSES INFOS

Les tiers sortants Mme ZVERKOFF et Mr GENEST ont été réélu à l'unanimité.
Le bureau est satisfait de la bonne participation des membres durant l'année écoulée et à l'assemblée générale.
Mr Fontbonne demande s'il est possible d'étudier la réalisation d'un kit visserie. L'étude est en cours.
Les voitures sont toujours belles alors n'hésitez pas à les sortir de vos garages et de nous rejoindre aux sorties.

ASSEMBLEE GENERALE

Je suis un MISSILE RENE BONNET immatriculé 1225 TR 86, j'attendais ma sortie depuis un an et demi, je suis tout à fait satisfait de la restauration faite par mon propriétaire. Samedi 5 octobre, CHRISTIAN accompagné de son fils PASCAL tout heureux de rouler dans cette superbe décapotable, le nez en l'air et la tête dans les étoiles.

Arrivée à Saint Dye, nous déjeunons à la Bourriche aux Appétits ou nous dégustons des produits régionaux, puis nous faisons la visite de la ville, au port nous avons une vue magnifique sur la Loire, puis visite du musée de LA BATELLERIE avec un exposé sur la pêche.

Nous passons aux choses sérieuses, DANIELLE commissaire du RALLYE, chrono en mains, nous fait partir toutes les trois minutes, le road book nous dirige vers le parc du CHATEAU DE CHAMBORD. Plus loin remise à zéro du compteur, et après trois essais, nous avons enfin réussi à passer les trois ponts. Ayant répondu au questionnaire, mon coéquipier et moi arrivons bons derniers chez MARC PERIER. A la salle des fêtes, nous attendais un repas gastronomique, avec remise des prix suivis d'une sauterie et diverses animations très appréciées des participants.

Vers une heure du matin, JEAN PAUL fatigué mais heureux de cette belle journée ensoleillée, et si bien préparée par les organisateurs que je tiens ici à remercier, décide d'aller prendre un temps de repos avant de venir sonner le clairon à six heures du matin.

Dimanche bourse d'échanges, suivie de l'assemblée générale, après une courte intervention du Président, réélection du tiers sortant, remise à chaque adhérent d'un CERTIFICAT DE STAGE TECHNIQUE, et une belle maquette de DJET, dommage que peu de questions aient été posées par les participants.

En attendant le déjeuner, nous admirons toutes ces belles voitures de collections si bien bichonnées.

L'après midi, visite de l'espace MATRA qui présente toujours autant d'intérêt, puis nous retournons à POITIERS toujours sous le ciel radieux et heureux de ces deux agréables journées, un grand MERCI à Jean Paul et Danielle de nous avoir si gentiment reçus.

C. MASSIN

VACANCES A ROMO ?

Une petite semaine de repos dans la famille Humbert, repos ? Je ne crois pas. Le but est de remonter le châssis du Jet 6 qui est resté trop longtemps à l'arrêt.
La motivation n'y était plus, le courage non plus. Jean Paul a décidé de me booster de façon énergique et je crois qu'il va réussir.
SAMEDI 3/08/2002 : direction Romorantin sous une pluie battante, il pleut même dans la cabine du fourgon. Béa et moi avons les genoux trempés, il va falloir refaire l'étanchéité du toit quand j'aurai le temps.

A 10 heures, nous arrivons enfin et plus de pluie, un timide soleil fait son apparition. Avec Jean Paul nous rangeons l'atelier marbre, nous y installons le châssis dessus. Après le repas que les mamans nous ont bien concocté, nous sommes en pleine forme pour commencer.
Nous sortons les pièces une par une du camion IVECO, mettons l'ancien moteur d'Olivier Mesnard un V85 à l'abri à côté de la DB rouge du président. Pour avoir connu les gordini, j'ai préféré cette motorisation, c'est peu être l'approche des 50 ans qui me font devenir plus sage. Nous descendons le châssis roulant, direction le marbre, et suis l'opération de démontage du train AR. Jean Paul me fait remarquer que j'avais monté les excentriques à l'envers.

DIMANCHE 4/08/2002 : nous avons tout repris à zéro, flexibles de freins, étriers, tuyauteries, biellettes de direction avec ses soufflets.

LUNDI 5/08/2002 : modification sous la cloche de boite d'embrayage. Merci à petit Marc, notre carrossier, pour nous avoir prêté son poste de soudure, celui ci est tombé en panne à la fin de l'opération. Une carte électronique a prit le feu, heureusement sous garantie, il sera dépanné deux jours plus tard. Je suis très impressionné chez Marc, vous ne voyez pas la voiture de « Monsieur tout le monde », il y a que des véhicules que nous apprécions tous ; ça va du Réné Bonnet, Jet 6 dont la mienne, une traction, une caisse toute alu dont je cherche l'identité et au fond du garage un Jet soleil, c'est celui de Marc. Il est splendide, pas Marc le Djet bien sûr.

L'après midi remontage du train AR avec 2 de pincement sur le diam. de la roue etc…Comme nous avons apparemment bien travaillé, la récompense du soir fût un tour de « Peggy » à vive allure dans la campagne solognote. Jean Paul au volant, ça décoiffe.

MARDI 6/8/2002 au matin : Toujours aussi matinal debout 7H15. Trois quarts d'heure après passage de la boite sur la fraiseuse pour rectifier la soudure faite la veille et perçage, taraudage aux dimensions du futur récepteur.
Mardi après midi, enfin une pose. Avec Jean Paul et son pote Christophe, nous allons chercher une Matra 530 dans le vignoble de Touraine, ce fût un moment détente.

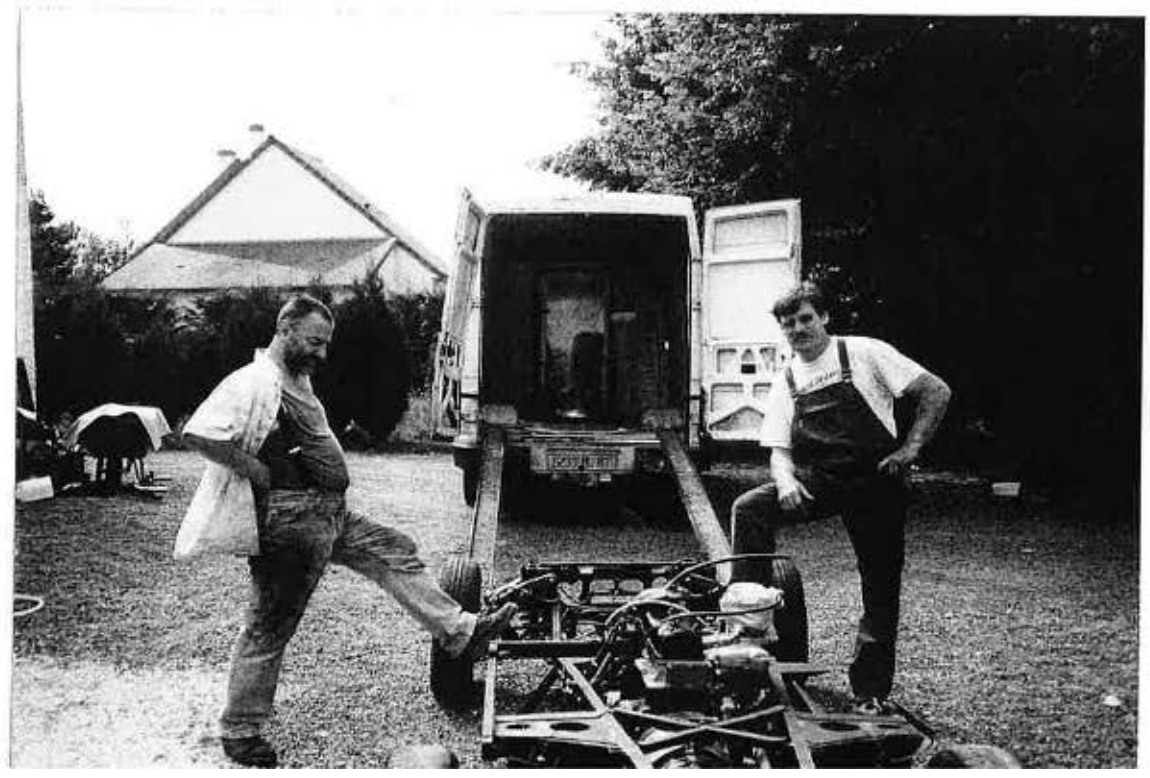
MERCREDI 7 : nous montons la pipe d'admission Djet 5 sur le V85 préalablement passé au polissage qui va recevoir le carbu Zenith. L'ensemble moteur boite avec embrayage neuf sont mis en place dans le châssis. Notre président a très habilement fait la tubulure d'échappement le temps que je re-fixe les tuyauteries de freins et d'essence. Et avec succès, nous montons le premier Kit durites du Club qui nous permet de les refaire sans se casser la tête.

JEUDI 8 : Transport du châssis roulant chez Marc pour fixer la caisse dessus dans l'attente d'une belle peinture prévue pour octobre 2002 si notre carrossier n'est pas trop débordé.
Comme pour la pub. Télécom « l'avenir vous le voyez comment ? »
« ORANGE » ce sera sa couleur.
Petit Marc affole toi sinon, je vais m'endormir et il va falloir que notre président me rebouste une deuxième fois.

L'intendance bien menée par Danielle et Béa ne nous a pas fait perdre un seul kilo, les repas étaient forts bons.
Dans le bulletin de liaison n°39, Jean Paul se plaind d'avoir passé des vacances bien calmes et que la maison était bien vide. C'est à croire que cinq jours passés ensemble ne t'ont pas beaucoup marqué si tu t'ennuies JP, après la peinture, il reste le remontage, je prendrai rendez-vous avec toi.

J'ai eu la chance en tant que passager d'essayer le Djet de Charlotte avec Gégé. Ce fût un moment exaltant, avec cette odeur de neuf, du férrodo qui se met en place, du moteur qui vibre dans le dos.
J'ai vu et oui j'ai vu Olivier Mesnard en train de poncer et re poncer sa Murena chez Marc. Il y avait trop de pluie du côté de Biscarosse, alors pour ne pas s'ennuyer, il a décidé de redonner une nouvelle jeunesse à cette belle voiture (bon courage !).

Béa et moi garderons un bon souvenir de ces quelques jours passés dans la famille Humbert
Merci à vous tous.



DE LEDENON AU VAL DE VIENNE

Ledenon, 6 et 7 juillet 2002

La longue descente vers le Sud… La bande que nous formons arrive le jeudi soir vers minuit après une journée de route quelque peu harassante. Par souci d'économie nous n'avons affrété qu'un seul camping-car. Le ciel est bleu la mer est verte, tout va bien ! Comme de vrais professionnels que nous sommes devenus nous participons aux essais libres…et payants ! Grand bien nous fasse ! Après cette séance, pour vérifier je ne sais quel paramètre, je prends le volant et sur une ligne droite improvisée au milieu du paddok, je monte les rapports au maxi et… plus de freins, la pédale s'enfonce au plancher comme dans une motte de beurre et ne reprends pas sa position initiale. Diagnostic :plus de ressort de rappel, de clips et un maître cylindre bloqué ! JEAN-CLAUDE , au boulot ! L'état des plaquettes n'est pas très satisfaisant mais nous avons omis d'en prendre des nouvelles ainsi que du looked ! Quand je vous disais que nous étions des pro' ! Notre mécano s'est débrouillé avec les moyens du bord et le DJET est prêt pour les qualifs du lendemain !

Le plateau n'est pas très conséquent : 21 pilotes sont au départ, nombre de concurrents sont sans doute déjà en train de se faire dorer sur une plage quelconque Par un beau temps ensoleillé OLIVIER se qualifie en 8ème position. Il y a de la joie dans le team ! Mais JEAN-CLAUDE nourrit quelques inquiétudes quant à la fiabilité de la culasse qui est fendillée. Il craint que les sièges de soupapes ne s'effondre ! De plus une compression paraît s'échapper par ces fêlures. OLIVIER est confiant et a enfin entre les mains une auto qui a des chevaux.

La nuit ne sera pas calme pour tous. PATRICE et JEAN-CLAUDE qui avaient choisi de dormir à la belle étoile se sont se sont retrouvés au milieu d'un splendide orage, flottant sur leur matelas pneumatique respectif ! Le charme des nuits d'été !

OLIVIER craint avec justes raisons le départ en côte du circuit de LEDENON. Après un décollage un peu laborieux il attaque comme à son habitude, le couteau entre les dents et se bat bientôt pour la 5ème place. Il a à faire à forte partie avec une MORRIS COOPER et une TRIUMPH SPITFIRE. Un coup à moi, un coup à toi ! OLIVIER me stresse, il retarde ses freinages et allume les roues à chaque tour. J'ai l'impression que le DJET est de plus en plus

sur une corde raide ! Au ¾ de la course la tenue de se dégrade réellement et il assure sa 7ème place ; Ouf !

Le bilan de ce week-end est d'autant plus positif que, si OLIVIER a marqué 5 points au championnat, JEAN-CLAUDE a échangé une chemise d'un commissaire de la FFSA (aux insignes de la Fédé SVP) contre un litre de Calva !

Val de vienne les 7 et 8 septembre 2002

Nous profitons de ce week-end Poitevin pour fêter sur le circuit l'anniversaire de notre fille. La proximité du Val de Vienne permet à bon nombre d'amis de se déplacer et nous nous retrouvons… beaucoup autour de BERANGERE et de la MATRA ! Séance d'essais libres oblige Nous avons investi dans un GORDINI 1100, un vrai et nous lui avons soustrait la culasse en remplacement de celle de LEDENON. Celle-ci paraît d'origine, elle l'est tellement qu'elle aussi est un peu fendillée mais pas de fuites à l'horizon ! OLIVIER ne connaît pas le circuit mais cela tourne rond…enfin presque car il s'oublie dans un bac à sable et rentre aux paddoks sans ventilateur. Evidemment une fois récupéré ce dernier est dans un fichu état. Nous voilà partis avec PATRICE à battre la campagne poitevine à la recherche d'un hypothétique garage ou nous pourrions trouver ce précieux objet. La recherche du GRAAL n'est rien en comparaison de notre quête de « la pièce » qui manque. 50 kilomètres plus tard (aller-retour quand même !) nous voici triomphants, enfin presque car ce n'est pas tout à fait le même modèle, la fixation est différente… qu'importe avec un peu de LOCTITE l'affaire sera faite !

Les essais qualificatifs se déroulent sur une piste sèche, le temps est moyen beau. 33 concurrents sont sur la ligne. OLIVIER est en bagarre avec une MARCOS et toujours la même TRIUMPH. Il paraît plus rapide mais l'apparence est trompeuse.Il terminera derrière eux à la 10ème place OLIVIER se plaint de la tenue de route et du comportement de la MATRA, il n'ira pas au bout de cette séance.

La pluie redoutée s'est installée sur le circuit. OLIVIER fait mine grise. Les pneus sont plus que moyens en cette fin de saison et la tenue de route précaire du DJET ne présage rien de bon. Après un brillant départ OLIVIER se place en 6ème position. Après s'être

estompée la pluie redouble et OLIVIER est à la « ramasse ». La MATRA sous-vire à qui mieux mieux. Il ne peut contenir la rude adversité et se fait absorber petit à petit. Sous un tel déluge les MINIS s'en donnent à cœur joie ainsi d'ailleurs qu'une certaine PANHARD. OLIVIER limite les dégâts à une 13ème place. Les grandes satisfactions de cette course auront été de rester sur la piste de bout en bout et d'avoir été accompagnés durant tout ce week-end par de nombreux amis.

Team Grente

MATRA MURENA-
ETAT DES LIEUX-RESTAURATION

La plupart des Murena ont aujourd'hui dépassé les 20 ans et rentrent peu à peu dans l'univers des coupés de collection. Les Murena que l'on trouve sur le marché sont en bien triste état car ont souffert du manque de soins de leurs différents propriétaires. Un modèle conforme à l'origine en bel état ou déjà restauré dans les règles est très difficile à dénicher. Son look sportif bon marché a été néfaste. Les transformations en pseudo Ferrari par bon nombre d'artistes amateurs rendent une restauration encore plus difficile. De plus, des pièces d'origine viennent à s'épuiser. La liste s'allonge régulièrement.

Châssis / carrosserie / éléments extérieurs.

Coté châssis, pas de soucis de corrosion. La protection par galvanisation est efficace. Les éléments ainsi que des châssis 1.6L neufs sont encore disponibles chez Delcourt à Argenteuil. Coté éléments polyester, pas de problèmes car tout est disponible ou refabriqué toujours par Delcourt. Les éléments ne sont pas réalisés avec contre-moule sous pression.
Les éléments de caisse sont par contre plus problématiques :

plus de feu arrière gauche, joint enjoliveur d'aile arrière, joint de becquet 142, certains plastiques enjoliveurs de pare-chocs, vitrines avant de spoiler, enjoliveur de trappe à essence, mécanismes de rétroviseurs extérieurs, couvercle de boite à fusibles, fixations de batterie, support mastervac, soufflet faisceau de portes, réservoir et moteur de lave-glace, toit ouvrant en verre et toile d'origine.

Trains roulants / roues / freins

Plus de jantes alu 2.2, cache-écrous de roue, cache moyeu central jante tôle, amortisseurs, câble de frein à main 1.6 1er modèle, cardan de direction, bocal maître cylindre de freins, cric, pivots D&G. Certaines pièces spécifiques sont à nouveau disponible mais au prix fort comme les bras arrière, les disques de freins arrières 2.2, les flexibles arrières

Moteur / boite de vitesse

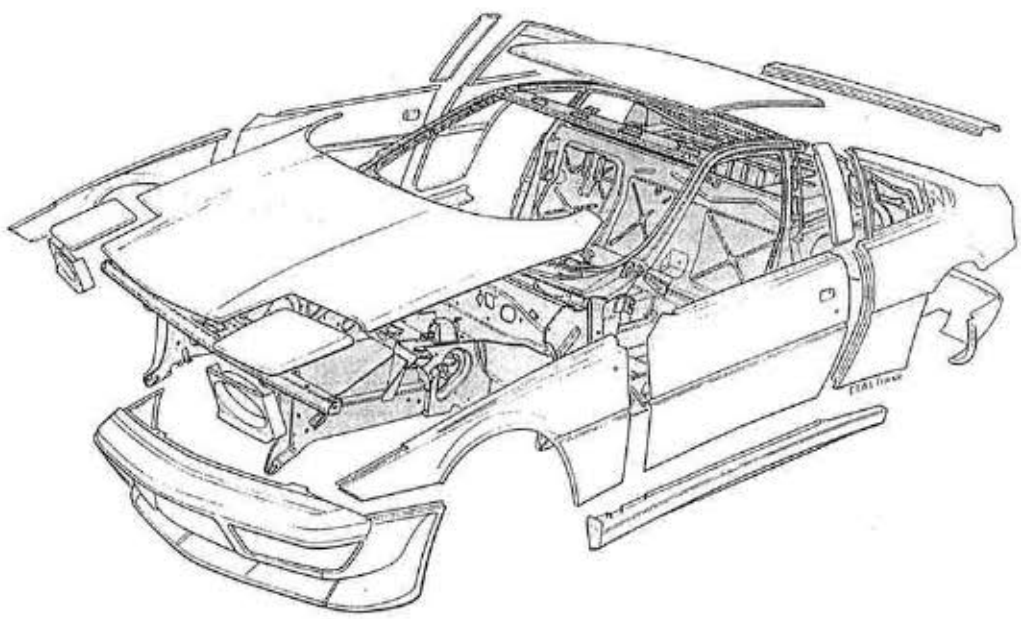
Pas de soucis pour la version 1.6. Le moteur Simca a été largement diffusé sous différentes versions. On peut encore obtenir des pièces par Peugeot si on tombe sur un magasinier dévoué. Le moteur 1.6 est celui des Talbot Solara SX. Seul les accessoires comme le vase d'expansion ou la sonde de niveau d'huile est épuisée.
Coté 2.2 Chrysler, c'est le désert. Ce moteur a été peu diffusé. On le trouve dans les Talbot Tagora GL et GLS et en version turbo dans les Peugeot 505 Turbo injection. Plus d'échange standard disponible, plus de pistons (même en cote réparation donc pas de réalésage possible), de segments, de vilebrequins, de culasses, d'arbre à cames, de culbuteurs, de pompes à huile, de carter alu inférieur 2.2. Restent quelques cotes en coussinets bielles et paliers, les joints moteurs (sauf joint de carter inférieur d'origine). Ne parlons pas des pièces spécifiques 142cv (Arbre à cames, tubulure, boite à air, allumeur) épuisées depuis longtemps.
Coté boite, on peut s 'approvisionner en synchros chez Citroën mais il n'y a plus de boite en échange standard et plus de cloche en alu spécifique.

Garnitures intérieures / sièges

Les intérieurs de Murena sont fragiles. Les sièges sont souvent râpés, déchirés, passés et leur réfection avec des tissus d'origine est impossible. Sur les 6 tissus d'origine, seul le modèle 83, peu diffusé, zébré noir/marron (havane) pour 2.2 est disponible. Pour le reste, ce n'est pas mieux :
Plus de planche de bord, de console chauffage, commodo, moquettes, mécanisme de lève-vitre électrique gauche, cartonnés de garniture, ciels de toit, panneaux de portes noirs, volant marron, pommeau de levier de vitesse, logo 2.2 coté passager, joint de porte velours marron, clés Talbot, mousses de sièges, rondelles de fixation boutons de sièges 2.2, transparent et enjoliveur bloc compteur, repose pied conducteur.

Beaucoup de pièces indispensables à une restauration de qualité ou indispensables simplement pour rouler sont aujourd'hui épuisées. La société Delcourt est pratiquement la seule où on peut s'approvisionner. Certaines pièces de freinage ou hydrauliques sont encore disponibles par les distributeurs classiques. Mais attention, Talbot a disparu de leurs catalogues. Le mieux est de leur fournir les anciennes références.
Fort de ce constat, on peut se demander pourquoi des re-fabrications n'ont pas été lancée plutôt ? La Murena n'est pas un Djet. Elle a fait appel à des outillages coûteux, des technologies modernes de fabrication qui nécessitent des quantités importantes pour être amortis. Le problème est double pour re-fabriquer des pièces (la plupart en plastique injecté). Certains outillages sont perdus, détruits ou plus en état. La re-fabrication d'outillages est très coûteuse. Qui pourra investir 220000 € dans un moule de feu arrière et pour combien de feu à un prix exorbitant? Pas Delcourt ni aucun club d'ailleurs. Bien des re-fabrications sont économiquement impossibles. Si par chance, certains outillages sont utilisables, le fabricant demande des quantités mini de pièces sans rapport avec les besoins, donc encore une fois économiquement inconcevables. Rappelons qu'il y a eu 10680 Murena fabriquées et que d'après les rapports des différents contrôles techniques, il resterait environ 1200 Murena roulantes en France.
Le club a déjà lancé quelques re-fabrications et va en étudier certaines mais en faisant appel à des technologies différentes de Matra. Les techniques utilisées en prototypage comme par exemple le thermoformage à la place de l'injection plastique, l'utilisation de résines et de moules silicone. Le moulage au sable de pièces alu à la place de l'injection sous pression…Ces techniques sont plus adaptées à notre application de petites séries.
En attendant, prenez soin de vos Murena ou privilégiez l'achat d'un véhicule le plus conforme à l'origine car bien des pièces ne seront plus disponibles ou re-fabriquées.

B. BABUT



EXPOSITION TEMPORAIRE
A L'ESPACE MATRA DE ROMORANTIN

Le thème de cette exposition hivernale : la restauration automobile.

L'exposition est décomposée en huit ateliers.

1°) PEINTURE :

La voiture présentée est une René Bonnet Le Mans sortie de la grange sur laquelle est décrite la gamme idéale de réparation et de peinture, tout cela est présenté en plusieurs étapes sur le capot avant.

2°) TOLERIE :

Le sujet est développé autour d'un DB de compétition de 1954 conduite centrale. On nous présente un châssis irrécupérable qui a servi de base à la reconstruction du second neuf exposé sur lequel quelques morceaux d'époque ont pu être incorporés.
On expose aussi une caisse en alu ayant subi une très belle restauration en tôlerie et peinture. Celle ci, comme sphynx, avait perdu son nez dans un champ en Amérique. On nous explique qu'avec des photos et du courage, une maquette en mousse et bois a été réalisée pour servir de mannequin afin de reconstruire un nez.

3°) SABLAGE :

L'atelier sablage est représenté par un essieu arrière de Panhard sur lequel le sablage, la phosphatation et l'impression phosphatante ont été réalisé.

4°) CHROMAGE ET TRAITEMENT DE SURFACE :

La vitrine de chromage nous montre quelques pièces de Le Mans avec des cycles évolutifs du travail (polissage, cuivrage, nickel, chrome). Des pièces de Djet protégées par du zingage blanc et noir sont présentées. On voit des ressorts de Djet passés en cataphorèse et exposy poudre.

5°) VOLANTS :

Un industriel passionné : Mr PIERRI, repreneur de la société MOTO LITA s'est penché sur le passé de celle-ci (démarche rare de la part des industriels français), nous a fait une très belle vitrine avec des volants cuir et bois. Ce sont les volants d'origine du Djet.

6°) SERIGRAPHIE :

Aussi étrange que cela puisse paraître, la sérigraphie peut être utile en restauration automobile. Ce corps de métier est amené à refabriquer des façades d'instruments de bord et des autocollants figurants sur les voitures.

7°) SELLERIE :

A celui ci figure trois sièges. Un de Djet partiellement découpé pour montrer sa conception d'époque et un autre entièrement regarni. A côté un siège de Golf GTI présente les différents tissus et broderies.

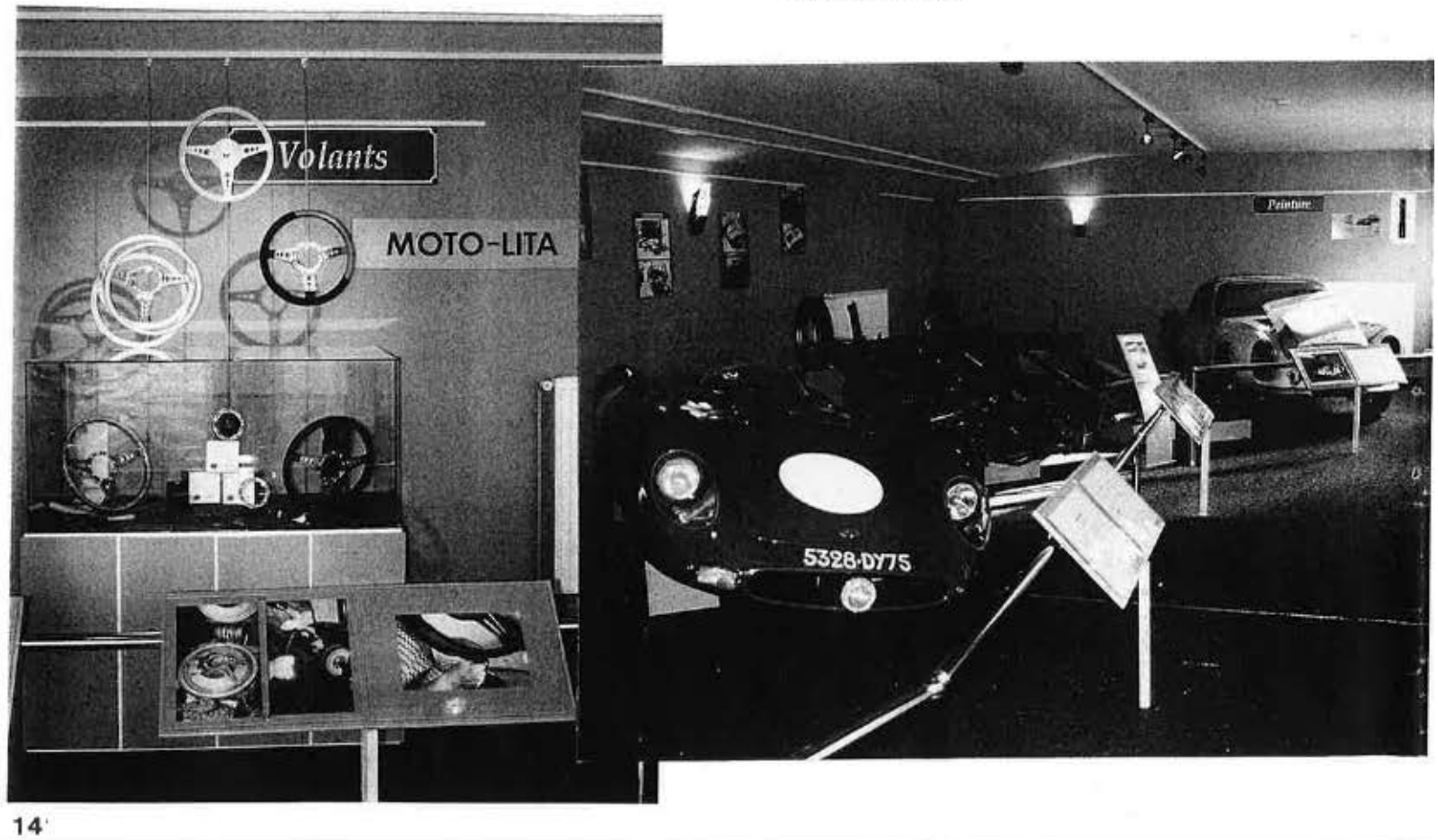
8°) MECANIQUE :

Plusieurs vitrines entourent une magnifique GUYOT DE Grand Prix à moteur à fourreaux l'ouvoyants. Nous trouvons donc une culasse de F3 René Bonnet qui se fait rectifier les sièges.

Une vitrine où l'on trouve des carbus en l'état et à restaurer, des allumeurs, des démarreurs et alternateurs présentés en différents états.

A noter dans votre agenda que cette exposition est ouverte jusqu'au **9 Février 2003** .
Cette exposition a pu être montée grâce à l'aide sympathique des quelques industriels :
EURL PM, V.R.D.S, SETS, APN, MOTO LITA, Sellerie PERROT, B2H, Ets PAILLER

Votre Président



VISITE CHEZ ENPI
Ou UNE BALLADE AVEC PETIT MARC
Ou JOURNEE DE COURTOISIE AUTOMOBILE

Jeudi 31 octobre 7 heures 10, petit Marc est là avec 10 minutes d'avance (incroyable mais vrai).Direction Lardy chez M VINCENT pour livrer des pièces de carrosserie de Djet et pour analyser le remontage pour le moins bizarre d'un porte moyeu arrière ! Après un café bien mérité, direction Lesigny chez ENPI pour l'achat de joints.
Près de Corbeille Essonne, Petit Marc se fait remarquer dans un rond point en cassant son câble d'embrayage sur la « Pigeo diesel mazout ». Que faire avec cette horde de franciliens enragés qui nous klaxonnent de toute part !!!!

Et bien redémarrer en 3ème, prendre l'autoroute toute proche et aller chez B2H ou notre ami et membre du club officie dans les carbus. Grâce à l'amitié de Daniel Bombaud, nous avons continué notre voyage dans une grosse BMW à boite automatique et pleine de gadgets dont Gégé n'a pas toujours trouvé l'utilisation. Merci encore Daniel.

Chez ENPI, l'accueil est toujours aussi sympathique, l'on y trouve encore beaucoup de joints et profil aluminium ormis deux petits joints qu'ils nous ont promis de refaire bientôt.

Le retour se fit tard dans la soirée, avec la Peugeot réparée par Daniel.

Moralité de l'histoire : avec petit Marc, on ne s'ennuie pas et l'on a intérêt à avoir des amis partout où l'on va.

J.P.H

PIECES DETACHEES

Lors de la dernière AG s'est déroulée la traditionnelle vente de pièces du dimanche matin. Ce fût pour moi le grand rendez-vous de l'année après avoir récupéré la gestion du stock en décembre 2001. C'était la course tout le week-end avec pour commencer le rapatriement de stock de Nevers à Romorantin dès le samedi soir. Cela représente un espace et une remorque pleine.

Installation à la salle dès 7 heures le dimanche puis on remballe le tout dès 9 heures 45. Entre temps, la vente s'est globalement bien déroulée grâce à l'aide de Mr Vincent, Mr Provost, Mr Genest et Melle Humbert. Cette année, gros succès des nouvelles pièces telles les limiteurs de portes, les kit durites et les caoutchouc butée de capot.

Vu l'affluence lors de la vente et le nombre croissant d'articles disponibles, nous allons étaler la vente sur la quasi totalité du dimanche dès l'an prochain.

Concernant les refabrications, les kit durites disponibles en quantité limitée lors de l'AG m'ont été livrés récemment. Les triangles supérieurs DjetV sont en bonne voie de refabrication ainsi que des pare-soleils complets. Côté Murena, le club dispose de quelques flexibles de frein arrière neufs : 59 € la paire

B. BABUT

PETITES ANNONCES

🕮 A VENDRE OU ECHANGE

Lot de pièces mécaniques MATRA 530 (train avant, train arrière, moteur bloqué, boite, cardans..)
Recherche 2 armatures de sièges de Missile même en très mauvais état.

Contactez Mr JARDET Christophe 81 résidence la perreuse 45220 St Firmin des bois

🕮 A VENDRE

2 Triangles supérieur et 2 inférieur R8 +2 ressorts suspension avant (sablés, apprêts, peints)

Recherche :
- Moteur essuie glace + trianglerie
- Capot moteur
- attache de custode
- rétroviseur latéraux

Contactez Mr LEGAL Alexis au ☎ 06.63.13.84.65

🕮 A VENDRE

- Un moteur R12 TS avec carbu 150€
- Un moteur Djet 5 bon état avec carter alu et embrayage sans admission ni allumeur ni pompe à eau 550€
- Un carter inférieur aluminium LANDELI pour 4 CV ou dauphine 540€

Contactez MR HUMBERT au ☎ 02.54.76.02.23

FLASH INFOS

La société MOTO LITA nous propose de nous fournir des volants cuir tulipe Diam. 35 conforment à la monte d'époque au prix de 122€.
Pour ce prix là, il nous faut grouper les commandes, l'idéal serait d'arriver à 40 volants.

Pour toute information complémentaire ou réserver votre volant, contactez Mr HUMBERT au 02.54.76.02.23

Mr BOMBAUD a eu l'opportunité de faire fabriquer des housses pour Djet avec le Logo MATRA SPORTS.
Pour cela le prix va dépendre de la quantité commandée soit :
Pour 5 pièces : 185.92€ pièce
De 6 à 10 pièces : 170.43€ pièce
De 11 à 20 pièces : 154.94€ pièce
Plus de 20 pièces : 134.28€ pièce
Pour cela il vous faut envoyer un courrier au siège du Club (qui transmettra) pour confirmer votre commande et donner la couleur choisie. Le délai dépendra de la quantité commandée, il est évidemment que l'on attendra d'avoir le plus de commandes possible.