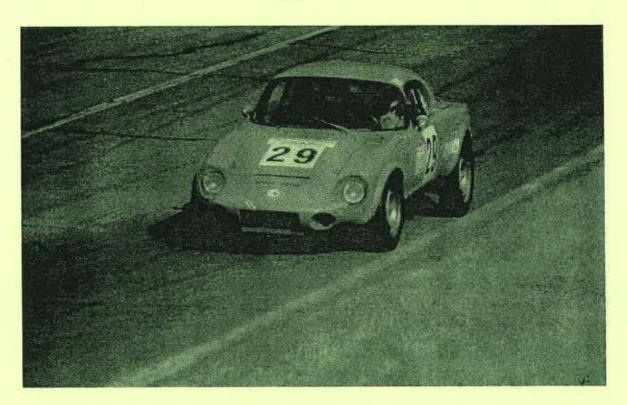
DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON Nº 43

3ème TRIMESTRE 2003

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, Edito,

Pages 3 à 7:

Historique connu de la 10021

Pages 8 à 11:

Rencontre avec le Team grente

Page 12 : Pages 13 et 14: Sacrée Soirée Magny cours

Page 15:

Maxi 1000 et les femmes

Page 16:

Petites Annonces

A. Navarro

A. Delaunay

B. Grente

Angélina

EDITO

Chers membres actifs et inactifs,

J'espère que vous profitez de vos congés estivaux pour restaurer vos voitures. N'hésitez pas à impliquer vos femmes et enfants.

Il est bien entendu que je compte sur vous nombreux pour l'assemblée Générale. En espérant que vous ne ferez pas comme notre ami René P. qui organise tout seul dans son coin quelque chose ce même week-end.

2004 sera le centenaire de la naissance de Monsieur René Bonnet. Ceci serait une très bonne occasion pour participer à une ou plusieurs manifestation commémorative. On pourrait rêver d'un grand rassemblement pêle-mêle des DB à moteur Citroën, Renault et Panhard, Missile, Le Mans et Djet René Bonnet. On va réfléchir de quelle manière on pourrait organiser ou participer à ces événements. Il ne faut pas oublier que Monsieur René Bonnet a amené l'industrie Automobile à Romorantin.

Vous avez tous bien sur reçu la convocation de l'assemblée Générale. N'oubliez pas d'y répondre et correctement SVP.

Je vous rappelle donc que l'assemblée Générale aura lieu les 27 et 28 septembre 2003 à Romorantin et que même une réponse négative est obligatoire.

DATE LIMITE DE REPONSE LE 7 SEPTEMBRE 2003

Historique connu de la « 10021 »

Sans retracer l'historique de la naissance de la marque MATRA - Sports, la « 10021 » est l'un des tous premiers modèles de la marque. Née en 1965., son numéro de châssis (10021) indique qu'elle est la 21° Matra Bonnet djet V construite par MATRA - Sports, après le rachat en octobre 1964 de la marque René Bonnet.

En l'absence de sa carte grise à son acquisition en octobre 1990, je connais très peu d'éléments de son histoire.

J'ai acquis cette « djet » à un ami d'enfance de Samois-sur-Seine en Seine-et-Marne, Michel GAUMARD. Il la laissait « croupir » dans son jardin, au milieu des orties et des ronces, sous les intempéries, et ce depuis 1973. Autant dire que la malheureuse Matra était dans un triste état. La rouille avait accompli sa tâche au-cours de ces 17 années : le châssis ressemblait à un morceau de gruyère!

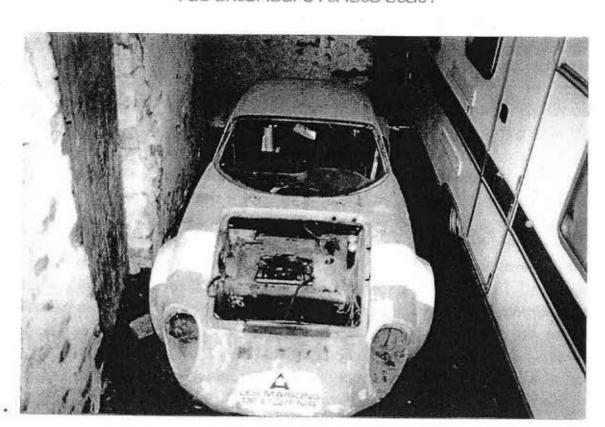
Mon ami n'avait jamais roulé avec la Matra. Il l'avait uniquement acheté pour lui subtiliser le moteur Gordini 1300 qui l'équipait à l'époque, afin de le remonter sur une Alpine Berlinette qu'il possédait également. Donc la « djet » avait un châssis complètement rouillé et en plus elle n'avait plus de moteur, ni de boite de vitesse. Il faut également ajouter que son tableau de bord avait disparu : des visiteurs l'avait découpé pendant un jour de ces dix-sept années de sommeil dans une friche. La restauration de la « djet » commençait à prendre les apparences d'un sauvetage...

Avant 1973, le précédent propriétaire de la « 10021 » l'utilisait en compétition, notamment en course de côte. Il lui avait subtiliser son moteur Renault 1108 cm3 au profit donc du « 1300 Gord » ; il l'avait également repeint en vert. Plus tard au cours de la restauration de ma « djet », j'allais découvrir sous sa robe verte, une couche du « fameux » jaune Matra qui lui-même recouvrait la teinte gris métallisé d'origine.

La « sortie de grange » - non il est plus juste de dire la sortie des orties et des ronces, eut lieu. Un rapide passage au « Karcher » donna déjà à ma « djet » une meilleure allure. Sur le chemin du retour à mon domicile (dans la région de Dijon), j'étais fier de tracter sur l'autoroute ma Matra djet. C'était arrivé, j'avais ma voiture de collection, enfin presque ... En plus c'était une voiture sportive des années 60. Je n'étais pas encore un « accro » de la marque Matra . La « djet » représentait pour moi un souvenir de gosse. Adolescent j'avais souvent rêvé devant ce genre de voiture. A Samois-sur-Seine, mes parents possédaient un bar -restaurant, dans les années 1965 à 1969. Dans la cave voûtée de ce bar, mon frère aîné avait ouvert « une boite de nuit » : le « Wood Club »

(un nom anglais à cette époque c'était mieux). Parmi les clients du « Wood » un bon nombre d'entre eux possédaient des voitures qui nous font rêver aujourd'hui. Il y avait bien sûr les petites anglaises comme les « Triumph » et les « MG », mais aussi des « Jaguar Type E » et une AC Bristol blanche ... C'était également l'époque des « Gordini ». Je me souviens notamment de deux exemplaires: une 1100 bleue bien-sûr, mais avec les deux ailes avant peintes avec des rayures jaunes et noires, façon « guêpe ». La deuxième était une 1440 cm3 de couleur jaune qui avait fait le Tour de Corse. Il y avait aussi une Mercédès 300 SL rouge « portes papillon », une Ferrari vert foncé, une Mustang cabriolet bleu clair dont le propriétaire était le chanteur Ronnie Bird (les connaisseurs se souviendront) et ... deux « djets » : une jaune et une bleue. A cette époque, mon frère m'emmenait le dimanche à Montlhéry pour voir courir Jacques Ney, un client de sa boîte, dont le métier était ... coureur automobile. Pendant les vacances scolaires, je passais toutes mes journées avec mon copain Michel GAUMARD : il était l'heureux possesseur d'un circuit Scalextric ! C'était la bonne époque ...

Mais revenons à la « 10021 ». Arrivé chez moi, la « djet » est remisée dans un garage au sec : une situation qu'elle n'avait plus connue depuis fort longtemps. La restauration pouvait commencer. Si j'arrivais à réaliser cette restauration, je me jurais de tout faire pour connaître l'histoire de ma « djet », depuis sa sortie des ateliers de MATRA -Sports.



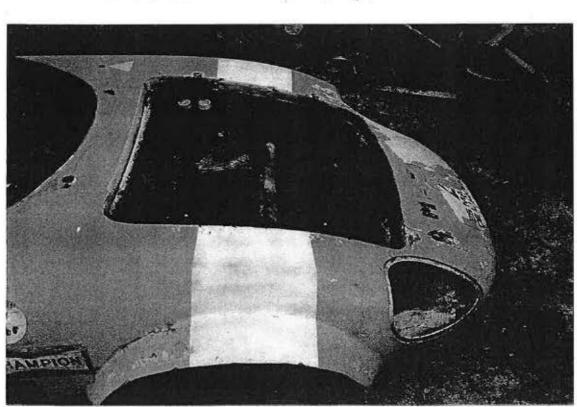
Vue extérieure : triste état !

Début de la restauration (octobre 1990 à octobre 1998)

Ce chapitre aurait pu aussi s'intituler « premières joies, premières galères ». Si mon adolescence avait baigné en partie dans l'univers des voitures sportives des années 60, par contre mes connaissances en mécanique étaient limitées. Je commençais à regretter de n'avoir pas plus bossé pendant les cours de technologie au lycée ...

Pendant six ans, ma Matra restera dans son garage sans que j'ai le temps de me consacrer à elle. Un métier accaparent (directeur de théâtre), des week-end consacrés à la rénovation d'une maison ancienne : je n'avais pas le temps pour m'occuper sérieusement de la restauration de la « djet ».

En 1996 la restauration commence. Première phase : démontage ! C'est à ce moment que je comprends réellement l'action de la rouille. Les boulons, écrous et rondelles se sont transformées en masses difformes de métal rouillé. Un coupe boulon de qualité fera certainement l'affaire. Oui, sauf dans les endroits inaccessibles : et ce n'est pas ce qui manque ! J'emploie donc un autre moyen : une lame de scie à métaux, même une demi-lame dans certains endroits et beaucoup d'huile de coude ... Enfin, après beaucoup d'efforts et de « putain de merde » prononcés (ça donne du courage !), la coque est enlevée du châssis.



Quelques vues de la coque démontée

Même si je ne suis pas spécialiste, je comprends très vite que le châssis est irrécupérable : la rouille a transpercé le métal. Alors comment faire ? Pour éviter le sujet, je décide pour le moment de me consacrer à la carrosserie. Je commence par les portes et les capots, que je ponce à « ras la fibre ». Les mécanismes des « lève-vitre » sont dégrippés (toujours cette satanée rouille) et démontés. J'entreprends également le ponçage de la coque (toujours à ras la fibre).

A cette époque, lors d'une exposition de voitures anciennes à Dijon, je rencontre des membres (de la région nivernaise) du Club D'Jet. Ils m'apprennent à reconnaître le type d'une « djet » à la lecture de son numéro de châssis : quand je vous dis que je n'étais pas un spécialiste! De retour chez-moi, je me presse pour lire celui de ma « djet » : 10021 - c'est donc une MATRA djet V. Toujours à cette époque, il est inutile de me demander la différence entre Matra et Matra Bonnet, ou entre Djet et Jet ...

Ma rencontre avec des membres du Club D'Jet est une étape dans mon aventure de la restauration d'une « djet ». J'apprends ainsi l'existence d'un club qui aide à la restauration des djets. Plus tard, j'apprendrai l'existence d'un autre club, le R.B.M.S. Mais ça, c'est une autre histoire...

J'adhère tout naturellement au Club D'Jet. A la boutique de ce club, j'effectue mes premiers achats : plan côté du châssis, manuel de réparation, catalogue des pièces détachées.

J'ai le moral, avec l'aide d'un club la restauration de la « 10021 » sera plus facile et je me sentirai moins seul. Dans ma région, je trouve un garagiste - Monsieur KNICHEL - qui a fait du rallye dans sa jeunesse avec une Alpine Berlinette. D e plus ce garagiste a déjà effectué plusieurs restaurations de véhicules anciens : des populaires françaises des années 50 - 60 et aussi celle d'une Ford T. Il accepte de me construire entièrement un châssis neuf à partir du plan côté et en s'aidant aussi de l'ancien châssis. De cet ancien châssis, nous garderons uniquement la poutre centrale et les ressorts de suspension.

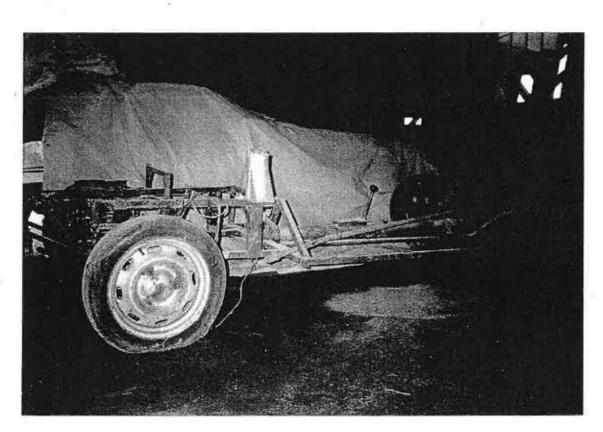
Le 22 octobre 1998, une catastrophe surgit. Un incendie se déclare dans ma maison qui brûle pour une partie. Devinez ce qu'il y avait dans cette partie incendiée? Les portes, les capots, les deux sièges baquets, le réservoir, le parebrise et tous les divers éléments et pièces que j'avais démontés de la « djet ». Il me restait une coque nue (heureusement entreposée ailleurs), une poutre de châssis, les ressorts de suspension et la plaque du numéro de série. Voilà les seuls éléments d'origine qu'ils restaient de la « 10021 ». Alors était-il nécessaire de continuer? C'était ma première expérience de restauration d'un véhicule ancien et ça commençait mal. Il manquait déjà de nombreux éléments à ma

12 . .

« djet » lorsque je l'acquis. Et maintenant le feu détruisait une bonne partie du reste. Je n'étais plus face à un projet de restauration d'une « djet », mais plutôt face à une entreprise de reconstruction, étant donné le peu d'éléments qu'il me restait. En serais-je capable? Mes connaissances techniques et mécaniques étaient limitées, je n'avais pas un métier qui me laissait beaucoup de temps libre, je n'étais pas non plus un heureux gagnant du Loto. Donc ce n'était pas gagné d'avance! Mais redonner vie à la « 10021 » restait un projet certes ambitieux, mais palpitant. Le défi était beaucoup plus important, mais j'avoue que ça m'excitait d'entreprendre l'opération « chef-d'œuvre en péril ».

Vues du châssis d'origine : la poutre centrale et les ressorts de suspension seront les seuls organes conservés, afin de les greffer sur un nouveau châssis entièrement re-fabriqué

A Suivre ...



RENCONTRE AVEC LE TEAM GRENTE A CROIX EN TERNOIS

Depuis plusieurs années, une manche du Championnat de France Maxi 1000 se déroule à Croix, à 60 kilomètres de chez moi. C'est l'occasion d'aller soutenir Olivier et son Team Grente, et de découvrir cette équipe de passionnés bon vivants (Du moins si j'en crois les comptes- rendus du bulletin). Contacts et rendez-vous pris par le Net... « 10 heures , dimanche matin pour un petit café « réparateur » avant la course. »

Me voilà parti au volant de mon Djet VS découvert, de bon matin. Il fait très beau, ce qui permettra de bonnes performances sur le circuit. Je crois savoir qu' Olivier n'aime pas trop la pluie, et, comme tout bon supporte, je souhaite lui voir toutes les chances de son côté.

Arrivé sur le circuit, pas de Team Grente dans le paddock. Première inquiétude. Auraientils eu des problèmes lors des essais, hier? (En fait, j'apprendrai par la suite que cette mésaventure est arrivée à Pierre Moeglen, en GTS, et qu'il est déjà reparti à cause d'un siège de soupape baladeur. Pas de chance...). C'est alors que je rencontre Bernard, claudiquant sur une canne, la cheville immobilisée par un strapping, mais le sourire aux lèvres, néanmoins : « Je me suis foutu dans le mur de pneus cette nuit en rentrant au camping car! ». Pas le temps de le chambrer sur les chaudes soirées du Team, il m'annonce que la course est avancée d'une demi-heure et que les autos sont regroupées en entrée de piste. Je l'abandonne à son triste sort et rejoins la foule des spectateurs pendant que les moteurs Panhard font entendre leur « douce » mélodie sur l'asphalte.

Olivier attend au volant du Djet bleu. Tout va bien à bord. Le moteur, un vrai Gord. enfin, tourne bien et délivre une bonne puissance. Seul bémol, il déplore la pédale de freins spongieuse. Il est vrai qu'il est équipé du pédalier premier montage, directement issu de la R8. Malgré un maître-cylindre de 22, la pédale va presque au plancher. (Nous aborderons par la suite le problème du choix du maître cylindre : 19 ou 22?, sans trancher vraiment.) Pour le moment, il est satisfait de son 16ème temps aux essais. Par rapport à l'année dernière, il a gagné 3 secondes grâce à la caisse légère. Il n'est pas du tout ridicule, comparé aux temps des Djet GTS malgré ses jantes de 15 pouces.

Il faut dire qu'il y a 2 courses dans la course, en Maxi 1000. Les Minis dominent outrageusement le Challenge. Les possibilités de préparations proposées par les spécialistes anglais, et homologuées en France, les rendent encore plus performantes qu'à l'époque. On n'est plus dans la même catégorie quand on parle de 15000 euros pour un ensemble moteurboite, sans compter le freinage, la suspension ou la caisse légère. Difficile d'aller les chercher. Je vais tout de même saluer mon ami Fresnois auteur de la pôle sur sa diabolique Cooper n° 99.

C'est l'heure de la course. Nous abandonnons les pilotes à leur concentration. Je rencontre Jean Claude qui se prépare à suivre le départ. Sur les circuits, c'est lui qui veille à la santé du Djet . Il a l'air confiant dans la mécanique.

Tour de chauffe. 31 autos, çà fait beaucoup sur ce petit circuit. Tout le monde prend sa place sur la grille. Les Minis devant, puis les Spit, Midget, Dauphine, 4 CV, Nsu, et même une Trabant, etc. Le Djet est en milieu de paquet.

Feu vert... Départ... En première ligne, Michel Fresnois se loupe (ça arrive aux meilleurs!) et désorganise complètement le peloton. Il se fait un peu pousser sans gravité. Olivier, qui a pris un départ canon se faufile et aborde le bout de la ligne droite en 3 de ligne. La première ligne freine à 3 de front. Chaud, chaud! Sans se laisser impressionné, Olivier vire en 8 position. Un départ dont on se souviendra. Le premier tour est très serré, devant. Les touchettes se multiplient et, déjà, des autos s'arrêtent aux stands. Ca va continuer comme çà pendant toute la course. Il y a des jours et des circuits où les comportements s'imposent d'eux même. La Matra se tire une bourre avec une Spit jaune qui ne cèdera que sur faiblesse mécanique. Olivier bénéficie de quelques tours de répit. Il roule seul sans être inquiété. C'est l'occasion de l'observer plus spécifiquement dans la ligne droite. Pourquoi donne-t-il l'impression de ne pas avancer? J'en voudrais presque à son moteur de ne pas prendre plus de tours. (Olivier dira après la course se limiter volontairement à 7500 tours). Qu'est-ce qui atténue l'impression de vitesse de tous les concurrents à ce point? Il me faudra plusieurs passages pour comprendre... Le nouveau règlement limite à 105 décibels le niveau des échappements et ça modifie nos perceptions. Difficile de s'habituer.

A la mi-course, les abandons se sont multipliés. J'ai perdu le fil à force de me concentrer sur la Matra. Le speaker annonce le retour en tête de Fresnois, et le classement en moins de 1000cc., mais rien quand au milieu du groupe 2. Pourtant le Djet semble solide et bien placé. C'est le moment où Olivier commence à attaquer, « comme à son habitude » (Dixit Angelina). D'où je suis placé, je le vois retarder son freinage de plus de 5 mètres par rapport aux tours précédents. Il lève la roue arrière et allume ses pneus systématiquement. Au passage suivant, il s'autorise à faire l'intérieur à une Mini qui s'incline à la régulière. Que d'évolutions depuis les premières courses. Je l'avais connu timide à Montlhéry, quelques années en arrière, et aujourd'hui, les autres pilotes lui ouvrent la porte.

A 3 tours de la fin, je me décide à me rapprocher du Team et après un passage, je m'engage sur la passerelle. Mauvaise surprise! Depuis l'autre côté, j'aperçois la Matra arrêtée face au muret de protection. Pas de temps pour la déception, mais pour l'inquiétude. D'ici, je pense qu'Olivier a tapé et j'espère qu'il n'est pas blessé. Enfin, je le vois sortir sain et sauf. En approchant, je découvre qu'il a stoppé avant le mur, probablement sur défaillance mécanique. Plus de peur que de mal. Tant mieux. C'est alors, seulement que la déception s'installe. Le team au complet s'est regroupé de l'autre côté du grillage de protection et essaie de comprendre le problème : « Plus moyen de changer de vitesses ! ». Les suppositions vont bon train; tringlerie, boîte, transmissions,...? De toute façon, c'est l'abandon... La suite nous apprendra qu'à ce moment, la Matra était en 5ème position. Un classement inespéré lié aux nombreux abandons des autres voitures. Pourquoi l'abandon des autres est-il ressenti différemment, presque comme une victoire qui fait gagner une place à notre pilote, alors que c'est à chaque fois le même échec et les désillusions pour toute une équipe. La préparation, les déplacements, le budget et l'investissement personnel... tout çà pour rien! Pourtant, nous, on trouve cette panne injuste à deux tours du bonheur. Le Djet regagnera le paddock à la ficelle. Dommage!

Je profite du temps mort pour assister aux premiers tours du trophée de Formule 3, juste pour être témoin d'une sortie très spectaculaire : une formule percute les pneus de face et explose tout l'avant. Bilan: pilote indemne mais secoué et voiture détruite. Finalement Olivier s'en sort bien...

En regagnant le quartier général du Team Grente (en dehors du parc officiel pour installation tardive!) je repense à cette phrase de mon père : « Les René Bonnet étaient souvent au départ et rarement à l'arrivée. ». Il est vrai que la Matra est l'évolution du Djet

René Bonnet et qu'elle en a hérité les faiblesses. Les pièces d'origine Renault n'ont pas été conçues pour encaisser les surplus de puissance et les mauvais traitements. La qualité des aciers et de la fonderie les rendaient fragiles, hors contexte. Le Djet n'a pas eu la chance des voitures anglaises produites en grandes séries. Peu de personnes se sont penchées sur leur amélioration, à part quelques pilotes actuels ou quelques passionnés des clubs. Peu de pièces sont refabriquées en matériaux modernes. Heureusement que la solidarité et l'entraide jouent à fond et améliorent la fiabilité des autos. Néanmoins, on reste loin derrière les minis survitaminées.

Toutes ces réflexions seront confirmées quand, j'arrive au stand. Jean Claude est déjà couché sous la Matra. Diagnostic: fusée arrière droite cassée. Il est déjà en train de démonter pendant que le barbecue s'allume et que l'on parle d'apéro. La pièce défaillante montrera une rupture en torsade avec de grosses paillettes de métal. Pas terrible, le métal! Le stock recèle deux fusées neuves et fiables, refabriquées par Pierre Moeglen, et qui vont bien. Je me demande pourquoi, ils ne les ont pas montées plutôt et pense à Jean Paul Humbert qui nous disait, une fois, lors d'une rencontre à Romorantin, en substance, que le team Grente était «la seule équipe à faire ses essais en course ». Je le leur rappelle et tout le monde en rit. Beaux joueurs!

Le repas se prépare. Je suis spontanément invité, ce qui me touche beaucoup. C'est le moment ou Bernard fait les comptes du week-end et demande sa contribution à chacun. Devant les sommes engagées, j'ai un peu honte les priver d'une portion, mais finalement, tout s'arrange. « Qu'est ce qu'ils ont dû consommer la vieille pour en arriver à un tel budget! » me dis-je, en aparté.

Je fais plus ample connaissance avec Angelina dont les comptes rendus m'intriguent et m'intéressent dans chaque bulletin. Elle parle volontiers de son regard et de ses inquiétudes de mère sur la compétition automobile. Elle dit ne pas aimer les départs mais qu'ensuite çà va. Elle avoue une certaine fierté devant la confiance qu'affiche maintenant Olivier sur la piste. Le père apporte sa pierre et tous deux se souviennent de leurs débuts, quand il courait en courses de côte sur MEP, dans les années soixante-dix. Nous passons un moment agréable. Je suis ému par l'accueil et la gentillesse commune à toutes les personnes présentes, oncle et tante compris. Le Team est une vraie histoire de famille. De l'extérieur on ressent une grande complicité. Angélina attribue çà à ses origines italiennes. On pourrait en faire un téléfilm : « Grente, manager et pilote » !...

Pendant ce temps, Jean Claude a démonté l'autre roue pour remplacer la fusée à titre préventif. (Je regrette d'avoir été mauvaise langue, quant à l'imprévoyance et à l'optimisme mécaniques de l'équipe... Qu'ils veuillent bien m'en excuser.). Nous découvrons, alors, le flasque de moyeu découpé tout autour de la soudure centrale et prêt à se décolleter. Encore une pièce qui avoue ses limites. Quand je disais que nous reparlerions du départ canon! Il a dû contribuer aux dégâts... Jean Claude décide de remonter en l'état et me demande d'appuyer sur les freins. Surprise! La pédale s'enfonce jusqu'au plancher et, malgré çà, le disque patine quand Jean Claude bloque le gros écrou de moyeu... On comprend mieux les soucis d'Olivier avant la course. Sa performance paraît encore plus impressionnante.

Pendant ce temps, le reste du Team a démonté l'installation en équipe bien rodée, toujours dans la bonne humeur. L'auto est chargée sur le plateau. Le départ s'annonce pour 8 heures de route. Juste le temps de saluer un concurrent plus malheureux qui a tapé en bout de ligne droite. L'avant de sa Midget est complètement plié, mais il avait prévu un capot en polyester et ne semble pas catastrophé.... Tant mieux.

Ca y est. Le Team Grente est sur la route et je me retrouve seul et un peu « paumé » au milieu du paddock, comme si la fête était finie. Pourtant les GTS. s'élancent sur la piste. Je décide d'encourager les Djet plutôt malmenés par les berlinettes Alpine. Je soutiens moralement le club RBMS à travers la René Bonnet bleu et rouge de Delaunay. Au bout de quelques tours, elle semble passer moins vite. Toujours ce damné manque de cette fiabilité!

Le cœur n'y est plus. C'est assez pour aujourd'hui.

En remontant dans mon Djet, j'espère qu'il va bien vouloir démarrer et me ramener chez moi sans encombre...

Amiens, le 12 Mai 2003 Alain Navarro





MAGNY-COURS

Les 7, 8, et 9 juin 2003

Dans les années 80 ou 90 nous étions partis en virée à SPA en spectateurs d'un Grand Prix de F1. Gérard était présent, Gérard c'est le beau-frère de Chatoune. Et Gérard "il est des notre" (air connu) pour ce week-end nivernais. Bonne nouvelle, non ? Bon! O.K. Vous vous en tapez! Mais vous ne nierez pas que le Maxi 1000 est fédérateur. " Nous partîmes 500, mais par un prompt renfort nous nous vîmes 3000 en arrivant au port " Enfin, presque! Très chaud Magny ça manque de verdure, le béton implacable, le bitume fumant. Nostalgie des circuits dans les champs, la tente plantée à l'ombre d'une haie, les paddocks entre les bouses de vaches (voir la Châtre... avant). Nous débarquons ce vendredi 6 juin (Remember, nous ne sommes pas Normands pour rien) dans l'après-midi par un soleil de plomb.

D'un circuit à l'autre nous changeons de voisins au gré du hasard, de notre heure d'arrivée, d'une éventuelle place disponible, de la bonne volonté ou de la compétence des organisateurs... C'est tout un art de s'installer sur un paddock. D'abord trouver quelques mètres carrés de macadam disponibles pour caser le camping-car, le barnum, le Djet, et ruser pour garder une place pour le camion de Jean-Claude et quelques voitures de copains qui vont arriver dans la nuit. Quant au "plateau" il faut le garer dans un parking réservé aux remorques bien sûr. Donc d'un circuit à l'autre nous entretenons de nouvelles relations avec des concurrents qui jusqu'ici nous ne faisions que côtoyer. En fait au fil du temps nous nous retrouvons toujours en compagnie d'une poignée de fidèles avec lesquels nous entretenons des relations de bonnes camaraderies voir plus. Les écuries "d'usine" (on peut les appeler comme ça) déboulent sur les circuits le jeudi soir et s'installent par affinités "commerciales". Les "indépendants" que nous sommes se retrouvent dons les uns près des autres au gré d'une place possible et imaginable

Le vendredi soir est généralement calme au bivouac du Team GRENTE. Nous humons l'air du temps, repérons les nouveautés chez les concurrents, sirotons un léger apéritif au coucher du soleil dans la perspective de la grande beuverie du samedi soir! Pas de mécanique, pas trop de causeries, le bonheur du temps qui s'écoule, assoupis que nous sommes dans nos transats mais surtout attentifs à la douceur de la vie, des moments furtifs que nous savourons. Le mot d'un quidam qui nous salue brise parfois ce léger équilibre que nous tentons de prolonger dans une torpeur bienséante. Ne rien dire et tout comprendre, tout un art. Cela on sait bien le faire OLIVIER et moi. A plusieurs c'est trop compliqué, il faut "prendre attention" à l'autre.

Jean-Claude, Patrice et un de leur pote débarquent au milieu de la nuit. Je saute de ma couche au ronchonnement du diesel de l'Ivéco, salue la compagnie, leur indique leur place de parking et rejoins la quiétude de mon duvet. Professionnel jusqu'au bout des ongles, le team manager mais pas plus, la nuit faut pas faire chier !

Delphine et Bruno sont venus en voisins accompagnés de quelques amis du R.B.M.S. Si jamais on casse, le magasin de pièces de rechanges n'est pas très éloigné!

Au boulot. Les essais ont lieux en fin de matinée. 34 gugusses au départ. Un concurrent a troqué sa Cooper contre une rutilante berlinette Alpine. Elle semble manquer de mise au point, la suite du week-end le confirmera mais il faudra s'en méfier lors des prochaines courses. D'après nos infos il s'agit d'une auto achetée à Besson et préparée par Savoye. Wait and see. Rien de nouveau dans le Team Grente. Olivier et moi avons changé la fusée brisée à Croix et roule ma poule! Le circuit de Magny est rapide et contrairement au tourniquet de Croix en Ternois, la Matra est plus à son avantage avec ses jantes de 15. Confirmation, Olivier se classe 8° et premier des "non Cooper and Cie" Néanmoins, comme disait Cléopâtre, il se montre peu satisfait du rendement du moteur : difficulté à monter en régime au-delà de 6500 tours Nous ne ferons aucune modification pour la course, notre réflexion portant sur l'opportunité ou non de passer en jantes de 13 et ainsi de gagner en montée de régime

La grande vie ce samedi soir. Jean-François (pas de Nantes mais d'Oléron)un sympathique pilote charentais nous fait partager une bourriche d'huîtres précédée d'un apéritif local (1/3 de Cognac + 2/3 de schweppes, le tout glacé). Divin ! Pour certains la nuit sera longue. Le calva a suivi de près le cognac et j'ai cru comprendre que durant une partie de la nuit nos voisins proches ont étés les auditeurs involontaires d'une unique histoire de contrôle technique qui repassait en boucle, avec quelques variantes, il est vrai, au fur et à mesure que nous nous enfoncions dans la nuit et les vapeurs d'alcool!

Réveil en douceur. Quelques remarques bien senties de nos voisins quant à leur difficulté à s'endormir mais tout le monde est sur pied et dans une forme olympique. Le départ de la course s'effectue à 11 heures. Raté une nouvelle fois ! Pas bon sur ce coup là le p'tit. Olivier est 14° au premier passage. Il remonte rapidement plusieurs concurrents mais le temps perdu est perdu et il ne peut ainsi s'accrocher aux basques de la mini avec qui il partageait sa ligne sur la grille. Mais avec le couteau entre les dents, un freinage tardif et une attaque a tout va, Olivier retrouve rapidement sa place de 8° et entame une course en solitaire en surveillant dans ses rétros un petit peloton de minis et autres Triumphs sur lequel il a une avance d'une dizaine de secondes. A 3 tours du baisser de drapeau un pilote espiègle, alors en 7° position, s'aventure à pousser le 6° hors de la piste! (cela se passe comme ça en maxi 1000!). Bien mal lui en a pris, car c'est lui qui part "au tas" et n'en ressortira pas: Olivier 7°. Un petit tête à queue de l'un des leaders et le Djet termine à une honorable 6° place "et unique voiture à dissocier la meute des britanniques au classement final ! (Retro Course N° 20 Aout-Septembre 2003).

Premier résultat de la saison. Evidemment nous regrettons la 4 ou 5° place ratée à Croix mais nous sommes super contents de ce week-end et c'est dans la joie et la bonne humeur que nous reprenons la route vers Blois. Prochain épisode à Montlhéry pour les coupes de l'âge d'or...

SACREE SOIREE !!!!!

Pour les pilotes, le week-end de l'Age d'or commence dès le vendredi matin pour les essais libres. L'après midi, chronos (roue de 13 -7500 tours en4ème aux deux ponts) normal, tout baigne.

Samedi matin au parc R.B.M.S, les habitués commencent à arriver. Je préviens Danielle (Humbert) que je ne déjeunerai pas avec eux le midi, le stress s'installe.

Pré parc à 13 H 30 puis départ à 14H. La voiture n'est pas au top, mais je maintien ma 11 ème place. Et puis, à un tour de la fin, ça chauffe, je ralentis mais la voiture devient un vrai sauna. Je passe le drapeau et rentre au parking traîné par la dépanneuse. Dur, Dur...

Changement de tenue, retour au parc R.B.M.S et je déjeune. Il fait tellement chaud qu'il n'est pas question de bricoler.

À 18H, Je peux enfin déculasser et là ... surprise! Entre 2 sièges de soupapes et les chapelles, il n'y a plus de matière mais le piston est propre. Gros soupirs!!!

J'ai participé, j'ai passé la ligne. Dommage pour la 2^{ème} manche. C'est fini. Les supporters du Club sont carrément déçus.

Parmi les concurrents, il y a une Alpine qui a cassé le bas moteur, le pilote me propose le haut pour réparer : c'est sympa mais je n'ai pas le moral.

Il est 20H30 : Apéro, Barbecue au R.B.M.S, c'est la détente ou presque. Assis en face de moi, Gégé est pensif, il rumine et me demande : « Ça te dit rien, un peu de mécanique ? »

Dédé: « Non, il est trop tard, on est tous en groupe à table et puis, il va faire nuit. Laisse tomber » Il insiste et moi toujours non.

22H Gégé s'acharne toujours à me convaincre, demande de l'aide à Jean Claude (le mécano du Team Grente), Philippe et maintenant ils sont plusieurs à m'énerver. Je craque. Ils ont réussi la première partie.

Je retourne voir le pilote de l'Alpine et accepte son offre.

22H15 : Olivier me propose un halogène sur trépied et direction le bois où j'ai garé le René Bonnet au frais

22H30: Je me branche sur le groupe électrogène des voisins et là, commence la soirée.

On s'active, on démonte la culasse du moteur de l'Alpine et sous la baguette du chef éclairagiste:
Gégé, Jean Claude, Philippe, tous les supporters, les serveurs de rosé et de Calvados, hommes,
femmes, enfants, voisins, curieux... nous sommes bientôt plus de 30 autour de l'auto malade..

Ca bosse dur mais il y a toujours de l'imprévu. Pourtant dans ce petit bois, à 1H30 du mat...on trouve
quand même: perceuse, foret de 9, taraud de 10/100.

Dimanche 2H: vroum vroum Youpi ça tourne. Je décide de purger plus tard au petit matin après une petite nuit car il faut encore ranger dans la camionnette si je veux dormir sur le matelas. Tout le monde est rentré au bercail.

Dimanche 14H : Je suis au départ de la 2^{ème} manche. Ca ne durera malheureusement que 5 tours. Je préfère rentrer, ça chauffe vraiment trop. Cette fois c'est réellement fini mais :

Quelle sacrée soirée que ce samedi! Merci encore à tous.

Dédé

MATRA djet MAXI 1000 ET LES FEMMES.....

Oui je sais j'ai un peu modifié le texte mais cela me plait davantage ainsi !!!

Je ne vous avais pas oubliés, mais j'ai été "over bookée" pendant quelques temps, je viens donc vous donner quelques nouvelles de la Matra n°29 et de la bande de joyeux drilles qui gravite autour!!!

Le 3 et 4 Mai course du Maxi 1000 à Croix en Ternois dans le Nord, je dois d'abord confesser que comme beaucoup de gens je suis toujours étonnée par la faculté des gens du Nord à faire la fête,(pour avoir passé quelques week-end assez mémorables) mais j'ai quand même un mal fou lorsque nous roulons à ne pas penser au Grand Brel et je cherche où le "canal s'est pendu"!! Le ciel bas, les paysages plats et les maisons en briques bien alignées, brrr j'en frissonne.

Nous sommes partis le vendredi matin Bernard, Olivier, Yves (si je dis Chatoune ne cherchez pas c'est lui), et moi. Gentil temps ensoleillé en quittant Les Montils, Nous sommes arrivés vers 16h, Jean-Claude et Iréne nous attendaient, nous avons été rejoins par Patrice, Michaele et Auriane. Nous installons "le bivouac", Olivier va aux vérifs., tout va bien. Détail, nous avons déjà essuyé quelques averses gratinées. Après le repas, vu le temps un peu agité, Mimi décide d'aller à l'hôtel avec sa puce (il faut dire qu'Auriane a 6 ans), tout le monde se couche, s'endortMais, si vous n'avez jamais vu Nardo en caleçon à 2 heures du matin en train de plier le barnum, fermer l'auvent en jurant comme un charretier, vous n'avez rien vu!!!!il faut dire que c'était carrément la tempête, pluie, vent, la totale, personne ne s'est réveillé, (où ils ont fait comme moi, vu l'humeur ils ne se sont pas manifestés!!!!) Le matin nous prenons un petit déjeuner sympa sous le soleil revenu, mais je vois Nardo revenir de la douche, livide, avec une cheville doublée de volume, il a voulu marcher sur les pneus qui balisent le paddock, et zou une magnifique entorse. Après un super bandage il s'est quand même décidé dans l'après-midi à consulter les médecins du circuit, qui ont confirmé, mon diagnostic!!.

Pendant ce temps Olivier a effectué ses essais, et est arrivé 14ème, un peu déçu de sa place car la voiture marche vraiment bien, Paul ayant modifié des "trucs" Roger et Monique nous ont rejoints, nous mangeons tous ensemble le soir, Chatoune est le maître es barbecue, (patrick ne pouvant venir) de plus il s'occupe de l'intendance, il est précieux cet homme!! ambiance guillerette de rigueur, en plus il fait beau, que demander de plus...

Superbe course le lendemain, avec la visite d'Alain hélas mille milliards de fois hélas lorsque Olivier prend un tour à Bérangère (nouvelle venue portant le prénom de notre fille) plus rien la panne....grosse déception!!mais on sent que la voiture à un gros potentiel et cela met du baume au cœur de tout le monde....

Puis il y a eu CHARADE et là il va me falloir un peu de temps car nous avons tout eu, la pluie, le vent, perdus dans Clermont avec Patrice en tête à queue, la barrière du circuit fermée le soir (et nous dehors), la surprise de mon fils me faisant faire un tour de circuit pour la fête des mères!!!!!je vous promets je rédige pour le prochain numéro. Il faut avouer que le groupe s'étoffe de plus en plus et que nous nous amusons bien, je vous dirai un mot aussi du w.e. à Montlery, où certains ont fini la soirée, dans les bois à soutenir le moral de ceux qui réparaient la voiture de André

A très bientôt promis et bonnes vacances à tous.

ANGELINA

PETITES ANNONCES

A VENDRE

Siège de 530 pirate à regarnir. 15€ Contactez Mr Humbert Jean Paul au 2 02.54.76.02.23

A VENDRE

Tissus neuf origine Murena et Bagheera plusieurs références disponibles. Contactez Mr Babut Bruno au ☎ 06.62.32.45.31

A VENDRE

- DJET V complet à restaurer avec carte grise

 Un châssis de René Bonnet avec ses trains + coque accidentée et les ouvrants + carte grise

Contactez Le bureau qui transmettra au 2 02.54.76.02.23

A VENDRE

Vends MATRA JET 6 de 1966.

Restauration complète Couleur : bordeau métal Moteur : base Alpine neuf Jantes : gotti « 13 »

Electricité : neuve complète

Scellerie: neuve

Boite de vitesse : R12 Gordini neuve

Fin de restauration en 2000. Kilométrage parcouru: 10(et oui !!!)

A prévoir :

Réglage tringlerie de boite, nouveau système support embout boite vitesse,

Emetteur/Récepteur neuf mais désamorcé

Quant-au prix il sera au plus offrant valeur de base fixée à 60 000 francs.

Véhicule visible sur rendez-vous au 06.07.04.11.46 ou 01.47.26.07.03

RECHERCHE

Recherche matériel de tôlier formeur pour usage professionnel.
 Contactez Mr Humbert Jean Paul au 202.54.76.02.23

@ RECHERCHE

Une colonne de direction de Djet, un hayon avec charnière pour Matra Djet et un volant plastique de marque Quillery provenant d'une R8 Gordini 1100. Contactez Mr Jollain jacques au 206.07.13.30.09

PIECES DETACHEES DU CLUB

Les volants sont disponibles soit le volant cuir à 80€ pièce soit le volant en bois à 100€ pièce.

Câbles de frein à main pour Murena 1.6 : 24€ ou pour 2.2 : 25€

Becquet AR de Murena et Bas de Caisse type 142 cv Contactez Bruno au 06.62.32.45.31