

DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 44

4ème 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, Editio,	
Pages 3 et 4 :	Compte rendu AG et Bilan financier	
Pages 5 à 7 :	Début de la reconstruction 10021	Jollain
Page 8:	Sortie LM story	M. Touzelet
Pages 9 à 11:	Historique Barquette	G. Scherer
Pages 12 et 13:	Paroles d'un Djet	J.C Provost
Pages 14 et 15 :	Maxi 1000 et les femmes	A. Grente
Page 16 :	« Salut le club » et Petites Annonces	C.Jardet
Pages 17et 18 :	La der des der à Montlhery	B. Grente
Pages 19 et 20 :	Croix en Ternois	B. Grente

EDITO

CHERS AMIS ,

Voici le dernier bulletin de l'année 2003. On peut être globalement satisfait de l'activité associative pour cette année écoulée.

Je ne peux que vous inviter à participer à la première sortie qui est au mois de Janvier . Répondez vite les places sont limitées.

N'oubliez pas de vous acquitter de votre cotisation (38 E) si vous désirez rester avec nous. Je vous souhaite de passer de bonne fêtes de fin d'année .

FLASH INFO ,

Notre association relance la fabrication des kit moquette pour nos Djet . Il n'y en aura pas pour tout le monde donc inscrivez-vous.

Vu le succès de la proposition des volant Motolita , le stock fut vite vendu , nous vous annonçons que ceux-ci sont à nouveau disponible aux mêmes conditions .

COMPTE RENDU ASSEMBLEE GENERALE DU 27 ET 28 SEPTEMBRE 2003

Le club comptait 140 membres pour l'année 2003.

71 membres présents, 51 qui ont donné pouvoir ou ont répondu, 4 qui ne participe qu'à l'assemblée et 14 qui n'ont pas répondu.

COMPTE RENDU MORAL

Compte rendu des sorties du club :

- St Sétier qui a eu lieu en Janvier .Etaient présents 26 personnes et 12 voitures.
- La sortie de décrassage organisée par Mr Ongaro à la Charité /Loire : 37 personnes .19 voitures
- La sortie annuelle dans le Bordelais une bonne organisation de Mr Remazeille : 39 personnes et 16 voitures .
- Circuit de Charade : 17 personnes et 10 voitures
- Monthlery coupe de L'Age D'Or présence d'environ 34 membres et 10 voitures sur le stand

PREVISIONS 2004

Les 24.25 Janvier 2004 St Sétiers

Sortie de décrassage à déterminer

Sortie annuelle dans L'Ardèche par Mr Bareau T .la date vous sera communiquée ultérieurement.

12.13 Juin 2004 Invitation pour tourner sur le circuit de Charade

Monthlery : les coupes de l'Age d'Or auront encore lieu cette année .

4 et 5 Septembre : Hommage à René Bonnet

L'Assemblée générale : les 2 et 3 Octobre 2004

Ce calendrier peut-être modifié suivant vos propositions .Le bureau est à vos écoutes .

COTISATION 2004

Pour 2004 , la cotisation s'élève à 38 euros.

TOUT MEMBRE N'AYANT PAS REGLE SA COTISATION ANNUELLE AU 31.12.2003
SERA CONSIDERE COMME DEMISSIONNAIRE DU CLUB .IL NE SERA FAIT AUCUN
RAPPEL.

COMPTE RENDU V.H.C

Nous avons toujours 3 pilotes qui représentent le club sur les circuits .

Monsieur Legriffon Olivier qui termine 5ème en championnat Maxi 1000.

Monsieur Delaunay André qui n'a pu faire que 3 courses (pour cause mécanique) en
championnat GT.GTS .Il a promis de faire mieux en 2004.

Monsieur Moeglen Pierre est 2 ème en championnat de Montagne .

DIVERSES INFOS

Les tiers srtant : Mr Humbert et Mme Humbert ont été réélus à l'unanimité .

Il a été signalé le comportement de quelques membres .Comme le permet le règlement intérieur , le bureau fera ce qu'il faut pour ne pas noircir la réputation du club.

COMPTE RENDU FINANCIER AU 31/08/2003

RECETTES	MONTANT en euros	DEPENSES	MONTANT en euros
Solde 2002	4 715.28		
Cotisations	4 896.00		
Ventes de pièces	36 881.84		
Sorties	12 822.02		
		Achats pièces	36 687.31
		Achats timbres	963.19
		Frais de bureau	528.26
		Photocopies	620.75
		Sorties	13 366.3
		Assurance Club	238.98
		Divers	44.2
TOTAL	59 315.14	TOTAL	52 458.99
		Solde 2003	6 856.25



Qu'ils sont studieux !!!!



Toujours des surprises, pour une première sortie !

Début de la re-construction (1999 à 2003)

La fabrication du châssis par Monsieur KNICHEL continuait. Mais pour terminer ce châssis, il fallait que je trouve certaines pièces, comme les triangles de suspension par exemple. Le Club D'Jet lançait la fabrication de ces pièces. J'en commandais donc un jeu. Plusieurs mois s'écoulaient dans cette attente des triangles de suspension. Une année entière passa : toujours pas de triangles de suspension en vue... Je commençais à me poser quelques questions sur l'efficacité du Club D'Jet, quant à la réalisation de cette fabrication de triangles. De plus, les quelques et rares « djet » restaurées qui apparaissaient dans le bulletin du Club D'Jet étaient souvent non conformes à l'origine. J'étais « un petit nouveau » dans le monde de la Djet, mais j'étais quand même un peu surpris qu'un club dont le but principal est de conserver et de restaurer les « djet », publie en 1^{er} page de son bulletin, un modèle restauré qui avait certes fière allure, mais qui était néanmoins équipé de sièges baquets « moderne » style Reccaro, de couleur rouge. Pire, le trimestre suivant, le bulletin du Club D'Jet dressait le portrait d'un « Djetiste » qui courrait en rallye-cross : en fait une caisse de « djet » équipée de grosses ailes d'Alpine Gr.4 avait été montée sur un châssis tubulaire fabriqué avec un train AV de Renault 18 et un train AR de Peugeot 505, lui-même équipé d'un moteur de Renault 20 ! Cela était trop, je faisais part de mes réactions au Club D'Jet, en écrivant une lettre au Président : ce qui me valut « une volée de bois vert » de sa part en réponse. La restauration de la « 10021 » était donc au point mort depuis plus d'un an et je n'avais toujours pas de triangles de suspension. Je me rappelais alors le dernier « Grand Prix de l'Age d'Or » auquel j'avais assisté. Non loin de l'emplacement du Club D'Jet, qui avait exposé trois modèles, il y avait un autre club, le RBMS, qui lui avait rassemblé plus d'une dizaine de « djet » ! C'était certainement un signe ... que je ne mettais pas adressé au bon club. J'avais eu un contact avec un membre du Club René Bonnet Matra-sports. Je lui avais acheté un capot avant, il avait passé son annonce dans le bulletin du Club D'Jet... Ayant gardé son numéro de téléphone, je reprenais contact avec lui et lui narrait ma mésaventure. Il m'expliquait alors la différence entre le Club D'jet et le RBMS : l'un était un groupement de passionnés qui évoquaient l'histoire de la « Djet » autour de réunions ludiques, l'autre était également un groupement de passionnés, mais qui agissaient et dont le but était de restaurer un maximum de modèles et ce, dans le plus grand soucis de conformité à l'origine. Ce membre du RBMS me donnait alors les coordonnées du Président de son club. Il m'informait que le Président, M. Jean-Paul Humbert, habitait Romorantin et travaillait chez Matra : je commençais à comprendre pourquoi le RBMS était performant pour aider dans la restauration des « djet ». Et je comprenais tout à fait lorsqu'il m'indiqua que le Président Humbert, personnage « haut en couleurs », avec un côté un peu rustre - genre « brut de décoffrage » - n'hésitait pas à « bousculer » ses troupes pour le plus grand bien du Club RBMS et de sa mission. Je téléphonais donc à M. Humbert pour lui

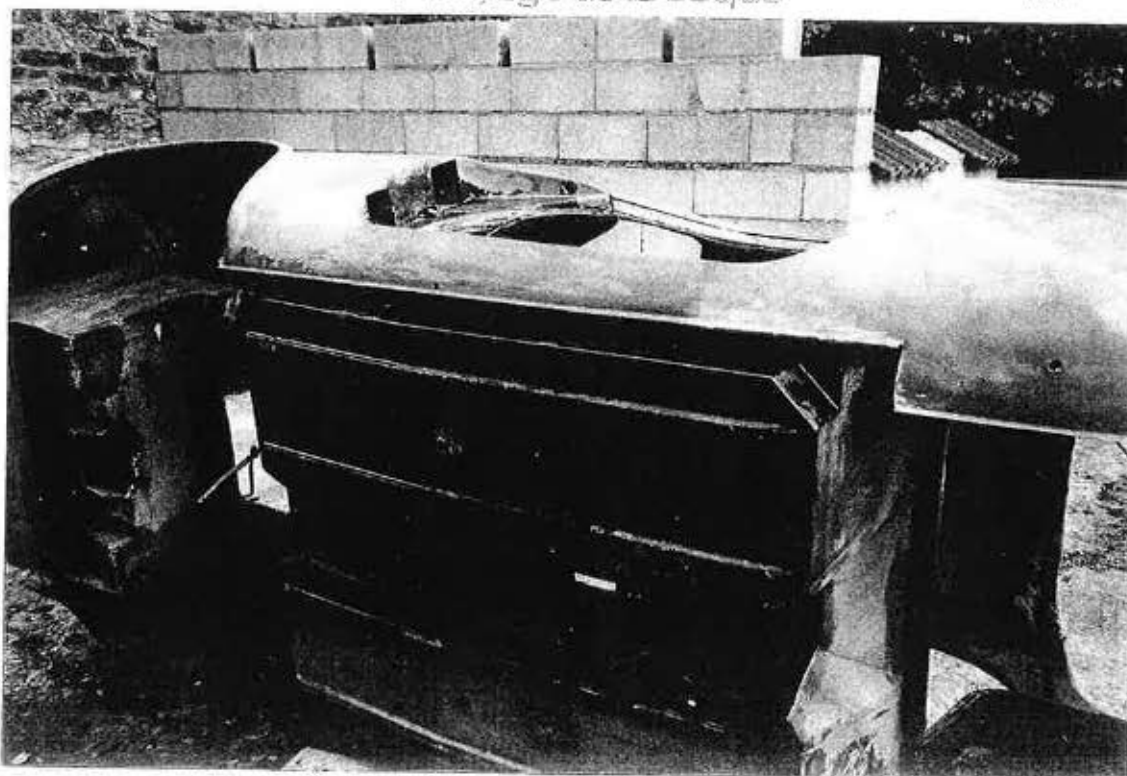
raconter mon histoire et pour adhérer au RBMS. Il ne fut pas du tout surpris de ma mésaventure au Club D'Jet. Par contre pour adhérer au Club RBMS, ce n'était pas gagné d'avance ... Le club ne recherchait pas à engranger absolument des adhérents : la qualité primait à la quantité. On m'avait prévenu, le personnage ne faisait pas dans la dentelle ... C'était mon premier examen de passage, à moi de convaincre le Président que j'étais digne d'adhérer au Club RBMS. L'examen réussit, je commandais au club mes premières pièces : les triangles de train AR (enfin !), 2 monogrammes Matra-Bonnet, 2 sigles djetV, un macaron René Bonnet, une charnière pour capot AV, une grille de capot et une grille de calandre. Je récupérerais ces pièces lors du prochain « Grand Prix de l'Age d'Or » qui se déroulait dans quelques mois. L'adhésion au RBMS m'avait redonné du courage et je dépensais sans compter : mais quand on aime, on ne compte pas. Grâce aux petites annonces de LVA, je trouvais deux portes dans la région de Nîmes et deux triangles de train AV de R8 dans la région parisienne. Chez « Melun Rétro Passion » j'achetais une traverse AV et une crémaillère de direction. Je savais que j'avais le droit à quelques petits écarts concernant la conformité à l'origine, à condition de respecter l'esprit d'époque. Je rêvais de jantes alu Delta Mics, ou à défaut de Gotti 5 branches, pour ma Matra. Je tentais ma chance (on ne sait jamais) en m'adressant aux établissements Delta Mics qui sont situés en Bourgogne, près d'Auxerre. Evidemment les stocks des années 60 étaient épuisés... Pendant un an j'ai parcouru les annonces de LVA dans l'espoir de trouver des Delta Mics. Ce modèle est rare ... et cher. A chaque fois les annonces étaient prises d'assaut et j'arrivais trop tard. Je profitais d'un voyage professionnel à Paris qui tombait en pleine période de Rétromobile. Mon emploi du temps ne me permettait pas de flâner avec joie sur tous les stands du salon. J'avais deux heures devant moi et il me fallait déjà une heure de transport aller et retour depuis mon hôtel. Il me restait une heure, pas une minute de plus, pour trouver quatre jantes alu Delta Mics. Par bonheur un vendeur de pièces pour Alpine et Gordini avait le modèle que je voulais, des 13 pouces en 4,5. Le problème c'est qu'il en avait que deux. Mais c'était mon jour de chance, j'en trouvais deux autres rigoureusement identiques, sur un autre stand. Mon retour à l'hôtel, dans le métro à « l'heure de pointe », avec 4 jantes de voiture sous les bras fut épique. Mais j'avais le sourire aux lèvres, j'avais mes Delta Mics que je cherchais désespérément depuis plus d'un an. Certes pas à un prix très raisonnable : 4 500 francs, mais modèle rare et prix Rétromobile oblige. Pour ma femme, le prix annoncé serait de 2 500 francs, son attrait pour la voiture ancienne ayant des limites...

Décembre 2002, la coque de la « 10021 » était entièrement poncée à raz la fibre. C'est fou le nombre de coins et recoins dans une « djet » où le ponçage ne peut se pratiquer qu'à la main et à l'huile de coude, comme la boîte à gants par exemple ou mieux, les cavités dans lesquelles sont fixées les charnières des portes. Ce qui est également « intéressant » c'est d'ôter l'ancien blackson qui

recouvrait tout le dessous et l'intérieur des ailes. La méthode employée : une lampe à souder et une spatule. J'ai chauffé le blackson suffisamment afin de le décoller sans trop de grande difficulté, sans pour autant le rendre liquide. Sinon effet garanti, vous avez une matière visqueuse qui se répand et se fixe partout, y compris sur la spatule. Le ponçage m'a aussi permis de retrouver le numéro de la coque. Parmi les pièces que j'avais perdues dans l'incendie de ma maison, il y avait une petite plaque comportant le numéro de la coque. Cette plaque était fixée dans le coffre à l'avant, côté passager. En ôtant le simili et la mousse qui recouvrait le dessus du tableau de bord, puis en démontant la plaque de polyester sur laquelle étaient fixées ces matières, je découvrais que le numéro 321 avait été marqué manuellement à la craie de couleur rouge, juste au-dessus de la boîte à gants. Le chiffre 1 avait d'ailleurs été inscrit sur un 0 : peut-être la rectification d'une erreur. Le ponçage terminé, la coque était emmenée au garage de M. Knichel. Celui-ci après m'avoir félicité pour le bon travail que j'avais accompli, m'expliqua la suite des travaux qu'il allait entreprendre. Tout d'abord il allait positionner la coque sur le châssis refabriquée pour le vérifier. Puis le châssis subirait divers traitements avant d'être peint. Quant à la coque, avant de commencer les nombreuses opérations et traitements avant la mise en apprêt, il fallait que je lui fournisse plusieurs pièces : bulles de phare, pare-brise et hayon AR. Ces éléments lui étaient nécessaires pour vérifier leur parfait alignement sur la caisse et procéder à une rectification si besoin était. Avant d'être garagiste, Monsieur Knichel avait été mécanicien dans l'armée de l'air, plus particulièrement sur les Mirages. Cela expliquait sans doute le soin et le souci du détail qu'il apportait à la restauration des voitures. En ce mois de décembre 2002, un changement dans ma vie arriva. Je quittais la région dijonnaise pour m'installer dans le département du Var. Malgré la distance, je décidais que la « 10021 » resterait en Bourgogne pour continuer à être restaurée sous la bienveillance de M. Knichel.

Ponçage de la coque

M. JOUAIN à suivre



Sortie LM Story 20-21 septembre 2003

Rendez vous à 6h30 à Romorantin pour rejoindre Delphine qui m'attend pour charger les bagages, lesquels ont bien du mal à tenir dans le Djet vu la taille du coffre. Nous partons vers 7h avec un « léger » souci : pas d'éclairage sur le Djet, qui sent le cramé dès le premier essai de lumière. Nous faisons donc Romo-Blois sans phares avec les warnings, lorsque nous croisons d'autres voitures. Au lever du jour tout s'arrange, nous arrivons au Mans sans encombres.

La galère commence pour rentrer sur le circuit : les gardiens des lieux veulent bien nous laisser entrer mais pas le véhicule ; une chance que Mr Gaillard, organisateur sympathique et dynamique soit plus compréhensif.

Nous pouvons enfin rentrer dans l'enceinte du circuit, où nous retrouvons plusieurs membres du R.B.M.S. et le Team Grente. Il fait un temps splendide, et nous assistons à de superbes courses (F3, Maxi 1000, Saloon Cars, F1) tout au long de la journée.

Le soir nous nous retrouvons autour de la table du Team Grente où un excellent repas nous est servi (Merci à Angelina et Bernard).

Après le dîner, nous assistons à la projection des différentes courses de la saison, un superbe travail réalisé par l'un des concurrents du Maxi 1000. Nous allons nous coucher vers minuit, bien fatigué par cette journée, cependant la nuit fut courte (Merci aux anglais et à leur « délicatesse » au milieu de la nuit...).

La journée du dimanche s'annonce belle. Nous allons nous poster à la chicane DUNLOP pour regarder les courses. Puis nous nous baladons dans les stands où nous admirons de bien belles voitures. En fin de matinée nous regagnons le campement afin de nous restaurer, toujours dans la bonne humeur.

En début d'après-midi, je prends place dans le Djet de Jean-Claude, avec Patrice au volant. Quelques tours de circuits plus tard, lors du dépassement d'une Simca 1200 S, le concurrent par en tête-à-queue devant nous. Patrice maîtrise parfaitement la Matra qui glisse à son tour. Arrêt sans bobo : sensations garanties, génial comme souvenirs.

Ensuite nous allons encourager Olivier qui nous fait vibrer tout au long de la course Maxi 1000, avec une superbe 4^{ème} place à la clé.

De retour au paddock, le pilote est accueilli par nos applaudissements et son résultat fêté au champagne.

La journée touche à sa fin, nous repartons sur Romo, complètement crevé mais ravi de ce week-end au Mans.

Michel Touzelet

Historique Barquette **J.P HUBERT et G.SCHERER**

Au dernier trimestre 1961, après les contacts constructifs que René Bonnet et Jacques Hubert avaient eus avec la Régie Renault (découverte du moteur 5 paliers destiné à équiper la R8, ainsi que de l'ébauche de la boîte de vitesse destinée à l'estafette), le bureau d'études de René Bonnet (Jacques Hubert seul, puis avec Carillo comme dessinateur) se remet au travail sur la définition d'une nouvelle gamme de voitures destinée à succéder aux modèles DB à mécanique Panhard¹.

La structure de la gamme des automobiles René Bonnet était rapidement soumise à la Régie Renault ; elle couvrait trois domaines :

1. **un programme « Compétitions internationales sport ou grand tourisme »**
René Bonnet escomptait 4 à 5 engagements fermes pour les 24 Heures du Mans basés sur :
 - deux voitures ouvertes en cylindrée 700 cm³
 - trois voitures ouvertes ou fermées en 1000 ou 1100 cm³ dotées d'une carrosserie en alliage léger
2. **un programme « Rallye grand tourisme »**
Basé sur un coach polyester construit à plus de 100 exemplaires envisagé dans la classe 1000 cm³ classe dans laquelle René Bonnet pensait avoir le plus de chances de s'imposer rapidement.
3. **un programme commercial** destiné à remplacer le cabriolet Le Mans à mécanique Panhard.

En fonction des résultats qui seraient obtenus avec les évolutions possibles du moteur R8, une série de monoplaces « Junior », dont 3 ou 4 pourraient être des voitures officielles, était aussi envisagé dès lors que la puissance de ces moteurs atteindrait le niveau des moteurs anglais de l'époque, c'est-à-dire 90 ou 100 cv.

Après discussions approfondies et contacts avec le bureau d'études de la Régie pour la boîte les éléments mécaniques (direction, freins etc..) et Amédée Gordini pour les moteurs, le programme général pour l'année 1962 était proposé à Renault :

1. Reconversion du cabriolet « Le Mans », : mise au point d'un nouveau châssis, modification de la carrosserie et des cloisons pour recevoir le moteur Renault 1100 cm³ ; travaux partagés entre Champigny et Romorantin.
2. Création d'un coach Compétition destiné à remplacer le coach HBR.
 - Moteur 700 ou 1000 cm³ groupe moteur boîte à propulsion arrière
 - Roues alliage magnésium et freins à disques sur les 4 roues
 - Carrosserie monocoque avec châssis tubulaire incorporé au moulage, 2 places, 2 portes.
3. Roadster 850 traction avant
Voiture basée sur la R4 avec moteur de 1093, boîte 4 vitesses, carrosserie polyester dérivée du cabriolet Le Mans avec un objectif de prix de 10000 Frs.
4. Voiture de compétition internationale type 24 Heures du Mans

¹ Voir à ce sujet l'excellente interview de Jacques Hubert dans le bulletin n° 25 de RMBS du 1^{er} trimestre 1999.

Equipée d'un moteur de 700 cm³ ou 1000 cm³ réalisée au minimum à 5 exemplaires, carrosserie en alliage léger conforme à l'annexe A du règlement général des 24 Heures.

Roues magnésium de 13.

Enfin, était toujours envisagées :

1. des monoplaces « junior » basées sur un moteur 1100 dérivé de la série,
2. l'étude d'une voiture « sport clients » équipée d'un moteur de 1300 cm³ double arbre à cames en tête pour présentation au salon en octobre 1962.

Les épreuves internationales envisagées dans ce programme comportaient :

- 12 H de de Sebring
- Targa Florio
- 1000 km d'Allemagne
- 24 Heures du Mans
- Tour de France
- 1000 km de Paris

La poursuite des négociations avec la Régie et les premières études de Jacques Hubert permettaient d'affiner les caractéristiques essentielles de ces voitures en particuliers pour les voitures dites de « Sport international » (24 Heures du Mans), comme René Bonnet les nommait dans ses échanges avec la Régie.

Elles se résumaient ainsi :

- | | | |
|----------------|---|--|
| • Moteur | ⇒ | 700 ou 1000 cm ³ , double arbre placé devant les roues AR |
| • Boîte | ⇒ | Alliage léger 4 vitesses toutes synchronisées ; rapports adaptés aux circuits |
| • Châssis | ⇒ | Tubulaire chrome-molybdène, type treillis (poids de 20 à 22 kg) |
| • Carrosserie | ⇒ | Conforme à l'annexe A, entièrement en alliage léger |
| • Roues | ⇒ | Magnésium 13 pouces pour pneus de 4,50 à 5,50 x 13 |
| • Freins | ⇒ | Disques sur les 4 roues (identique au coach) |
| • Suspensions | ⇒ | Par éléments combinés ressort – amortisseur, toutes les roues guidées par double triangle |
| • Performances | ⇒ | Poids de 425 kg environ
Vitesse de 185 à 220 km / h suivant circuits, rapports de boîte, pneus, ... |

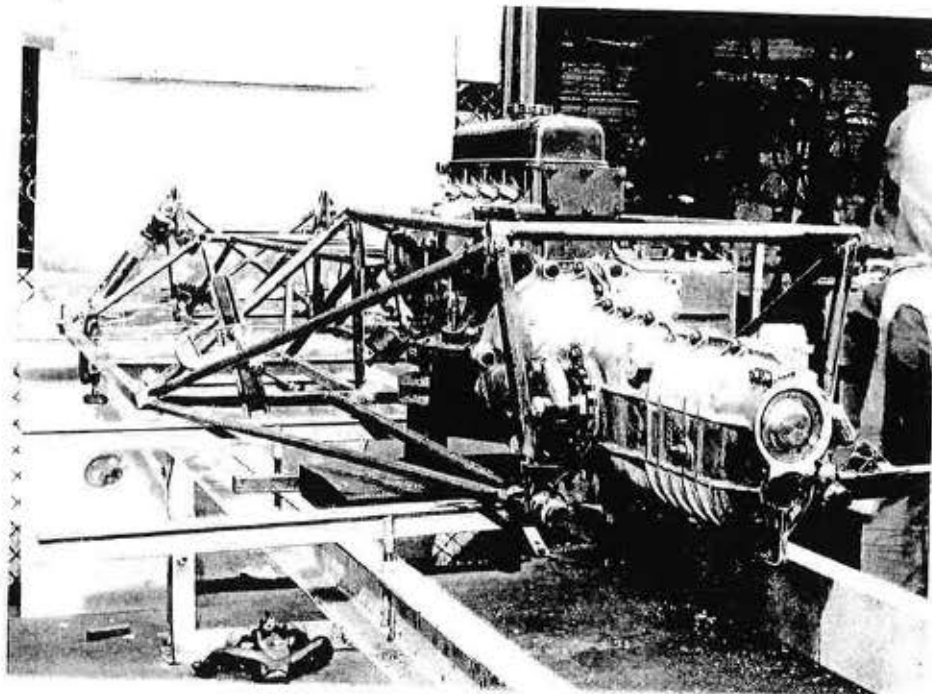
Sur la base d'un plan à l'échelle 1, la construction d'un 1^{er} châssis, la fabrication des différents éléments de la suspension et l'élaboration de la carrosserie s'effectuèrent durant le 1^{er} trimestre 1962, en parallèle avec le démarrage du master du Djet chez Chappe et Gessalin.

En février 1962, Chappe annonce que le master est en bonne voie mais malheureusement les premiers exemplaires du Djet ne pourront pas être prêt avant le 15 mai au lieu du 8 avril.

La construction du châssis du Djet, tout en étant proche de celui de la barquette comporte quand même de nombreuses différences, en particuliers au niveau du raccordement, treillis avant avec

la cellule moteur qui, sur la barquette, était constituée d'une poutre treillis de tube 24 CD 4 S reliant la structure avant et arrière et un cadre en tube carré (principe qui serait repris sur le Djet standard) constituant le plancher de la voiture.²

A peine finie, la 1^{ère} barquette faisait ses débuts en fin d'après-midi le samedi 7 et le dimanche 8 avril 1962 pour les essais du Mans. A suivre



² Voir, entre autres, les articles suivants : Sport Auto N° 2 et 4 février 1962 et l'Automobile février 1962.

PAROLES D'UN DJET 6

Je suis la Djet 6 devenu orange après être passé chez Petit Marc fin 2002. Mes maîtres m'ont quelque peu délaissé pour refaire une maison de campagne, je ne peux leur en vouloir, j'ai appris la patience depuis toutes ces années. Mais moi j'ai très envie de reprendre la route.

Je sais qu'après chaque Assemblée Générale mes maîtres ont un élan de courage, et s'occupent de moi. Mais cela ne dure guère car il y a la pelouse, les arbres à couper, le jardin, la vie quotidienne qui reprend le dessus. Cette année, ils mes surprennent particulièrement, à ma grande satisfaction, ils ne me lâchent plus.

Début Septembre, j'ai surpris quelques lignes de conversation et j'ai vite compris. Jean Paul et Danielle sont arrivés avec leur artillerie de colle et leurs outils. Un petit café rapide et en un clin d'œil, ils étaient tous les quatre autour de moi pour me coller le plafonnier gris et là Béa dit « ça ne vous fait pas des petits guilis au ventre ». Les trois autres rigolent et Polo dit à Jean Claude « ça y est ta femme retrouve sa jeunesse et oui je la comprends : la joie, l'inconscience et le plaisir de vivre le moment présent ». Mais moi aussi ça me fait des petits guilis : « imaginez ils sont quatre à me chatouiller sans compter que la colle avec le pistolet ça gratouille, mais après c'est comme une caresse quand ils étendent le skaï, une couture en biais par ci, de la colle par là, 1,2 m d'un côté 1,8 m de l'autre avec une couture bien droite. Plus ils m'habillent, plus je me sens revivre. Oh là là, ce ne sont plus les petits guilis au ventre, c'est la fringale qui les fait débaucher. Un petit apéro, un repas entre amis et au lit car demain est une autre journée.

Le lendemain matin, je vois la pauvre Béa qui avait mal dormi. Elle avait cousu, coupé, collé toute la nuit. Travaillé nuit et jour quelle galère !!!

Jean Paul lui confie de refaire, vous savez le petit morceau gris à l'arrière des hublots en mesurant des deux côtés et oui 1 cm d'écart ? Ce n'est pas surprenant car c'est du fait main, puis ils me posent le toit, moquette fixée à coup de pointes.

Midi arrive, on fait un petit repas du dimanche dans la véranda. C'est l'heure du départ pour le président.

Jean Paul vient me dire au revoir et suggère à Béa : « Quand il travaille bien 5 points de récompense et 10 points en moins si il travaille mal ». Ça motive un homme.

Depuis tous les samedis et les soirs il est sur moi.

2^{ème} conseil : il lui dit : « tu commences par le coffre, (3 heure pour réparer le barillet) la tige les phares et tu remontes sans retourner en arrière car c'est fait. Tu parles Polo ça le connaît les Matra. Je l'ai bien vu à son coup d'œil, il en avait de la peine à me voir à moitié fini. J'irai bientôt les voir à Romorantin.

A peine Jean Paul et Danielle partis, j'en croyais pas mes phares. Jean Claude et Béa se sont mis à refaire la planche de bord en skai. Les pauvres, ils se sont embêtés, tirer d'un côté, chauffer et coller de l'autre. Au bout de quatre heures, le résultat n'est pas trop mal.

Un samedi tous les trois au sous sol, Béa colle encore les petits bouts de skai du tableau de bord. Jean Claude dans le circuit électrique, toute une journée ensemble sans rien dire car trop préoccupés, un regard tendre sur moi, un petit bisous complice de JC et voilà une bonne journée.

Un autre samedi ou tout va mal. Un pot de colle neuf de mauvais arrivage, la seule aiguille à coudre cassée, le téléphone qui sonne tout le temps. JC s'agace sur le câble de frein soit disant trop court. Chercher les pièces si bien rangées depuis quatre ans dans le sous sol, la chaufferie, le garage mais croyez ça avance, nous sommes contents. Je sais qu'ils ont eu une Matra étant jeune et que comme certain d'entre vous l'ont vendu une bouchée de pain. C'est pourquoi quand je me suis réveillée orange chez Petit Marc quelle fut ma surprise mais c'est la couleur de leurs souvenirs.

Et moi, si je leur racontais mes vieux souvenirs : « ces comiques qui m'ont coupé mon pare choc, qui m'ont habillé de moquette ridicule, qui m'ont fait rouler à vive allure se prenant pour des coureurs, et puis plus rien ; oublié dans un hangar en pièces détachées, servant de repose tout en courant d'air.

Oh fait, Béa m'a fait une belle housse bleu avec le sigle Matra , je suis bien douillée et au chaud sous ma housse au sous sol.

Le dimanche bien sûr j'ai de la visite. Je suis redevenue l'idole des jeunes. Ma couleur plait bien. Chacun se réserve un tour dans le futur au côté de JC ou Béa. Je leur ferai découvrir à ces petits jeunes les sensations de leurs parents, l'odeur et la chaleur du moteur.

Bien calés dans les sièges, à nous la route et vivre le plaisir du moment présent. Ah oui les sièges Béa veut se lancer à me les refaire. C'est du boulot mais elle veut me bichonner. A chaque fois que JC veut me changer une pièce pas trop abîmée, elle rétorque : « laisse lui son âme ».

A bientôt à toutes et à tous.

Jean Claude et Béa

MAXI 1000 ET LES FEMMES

Comme promis un mot sur notre participation aux « HEURES INTERNATIONALES DE CHARADE » organisée par l'écurie d'AUVERGNE, je sais cela s'est déroulé au mois de Mai, mais bon, je crois que cela vaut la peine !!

La manifestation se passait les 24 et 25 MAI, nous avons retrouvé JEAN-PAUL, DANIELLE avec la belle et capricieuse PEGGY bien sûr, ainsi que pas mal de membres du club RBMS. Le samedi les voitures ont tourné, les pilotes pouvant prendre des passagers, il pleuvait, mais on rigolait bien ! Les courageux ont monté leurs tentes (on avait promis à BERANGERE qu'il allait faire beau, donc pas de réservation d'hôtel....), le soir nous avons décidé de tous nous retrouver à une pizzeria dans CLERMONT, soirée très agréable: deux grandes tablées animées comme vous pouvez l'imaginer. Il y avait de la pluie et un vent assez virulent ! Des amis de MICHEL ont même très gentiment proposé à MICHAELLE et à sa puce de dormir chez eux, vu le temps, mais non, baroudeuses les filles elles ont décidé de camper. Faut dire qu'elles auraient manqué le meilleur...Après le repas nous nous séparons, les petits futés allant à l'hôtel, « bisous à demain ! »

Retour vers le circuit, déjà il a fallu le retrouver, pas facile, ce n'est pas très bien indiqué, AURIANE nous braillait dans les oreilles d'appeler un taxi, car au moins lui il saurait : charmante enfant ! Nous étions 4 ou 5 voitures, PATRICE a gratifié les rues de CLERMONT d'un magnifique tête à queue, rassurez-vous il est resté toujours aussi flegmatique. Arrivés au circuit, vers les 22 heures 30: nous avons trouvé la grille fermée, nous sonnons à la maison du gardien, pas de réponse, encore une fois, encore et encore rien...il semble y avoir une autre entrée, on y va : fermée (oui quand même, cela aurait été sot de la laisser ouverte) ; Là on s'est dit qu'il allait falloir escalader le portail, je ne sais pas pourquoi mais il m'a semblé y avoir un consensus selon lequel je serais incapable de le faire, bande de médisants. Entre temps, nous avons réfléchi que chaque concurrent avait reçu une enveloppe avec des papiers, le code était peut-être dedans, oui mais devinez où étaient toutes les enveloppes, à l'intérieur du circuit bien sûr !!!

Bon, aux grands maux les grands remèdes, j'appelle DELPHINE qui doit connaître le code, la pauvre « petiote » dormait déjà, et n'avait pas bien sûr la f....enveloppe. Elle se proposait de réveiller je ne sais plus qui, mais juste à ce moment est arrivé en trombe un vigile qui venait prendre son service. IL AVAIT LE CODE, j'aime autant vous dire que nous n'avons pas demandé notre reste pour entrer !!! Tout ça sous une petite pluie fine bien pénétrante. Les vigiles, se demandant qui était cette bande d'énergumènes, sont venus nous rendre visite au campement !! !!

Nous avons très bien dormi, le temps s'est levé le dimanche, et gentiment mon cher fils après le déjeuner, me dit « allez maman, pour la fête des mères, tu viens faire un tour de MATRA avec moi sur le circuit !! »...j'avale ma salive « tu crois vraiment ? Bon d'accord » il est vrai que lorsque j'ai connu NARDO il m'a fait faire des tours de circuit à MAGNY dans la NSU de PATRICK, j'aimais assez cela !!!

Nous voilà partis, au début j'ai trouvé cela assez rigolo, Olivier n'allait pas très vite car il avait oublié d'enclencher la pompe à essence, il s'est arrêté s'est traité de c... et est reparti, et là : misère de misère j'ai commencé à voir les murs du circuit arriver à toute allure, puis j'ai levé les yeux, ai regardé autour de moi, et j'ai eu l'impression d'être dans une voiture de papier lancée à toute vitesse. Dans ma tête je les entendais répéter qu'il fallait alléger au maximum, caisse légère etc. etc. et me suis dit « je regarde mon fils courir là-dedans, les week-end et c'est hyper dangereux, on est tous dingues » j'ai fait signe à OLIVIER que je voulais descendre, il ne s'est arrêté que lorsque je me suis mise à hurler, et m'a demandé avec un magnifique sourire « cela va maman ??? » je te collerais bien des baffes si tu n'étais pas si grand !!! Bon, mes enfants m'ont aussi offert pour la fête des mères un magnifique vase rose en verre soufflé et je l'aime beaucoup !

Je ne sais pourquoi, mais non je n'ai pas très envie de retourner en temps que passagère sur un circuit, je leur ai dit que si je conduis cela ne me fera pas le même effet, mais à mon avis il n'y aurait pas de bousculade pour venir avec moi, je ne vis pas cela trop mal, sinon je n'aurai plus qu'à en parler à mon analyste !!! Je plaisante bien sûr, parce que je trouve que je conduis très bien quoique l'on puisse en dire.....

SALUT LE CLUB

Pour les vacances, je suis descendu en Ardèche en Missile. Voilà bien des frayeurs qui me prennent en arrivant à Bourges. Je suis bloquer dans les embouteillages, l'essence bouille dans le carbu. Pas bon, obliger de s'arrêter. Après quelque temps, nous gagnions l'autoroute, et là personne ne peu m'arrêter. J'appui à fond sur la pédale de droite. Nous voilà parti en orbite dans mon avion de chasse, au Mercedes, Audi ... etc J'avoue, je suis assez content du résultat de la rénovation de mon auto. Très rapide, je suis au cul d'une Audi A6. Ma femme dort à côté de moi, j'en profite donc pour passer la cinquième. Nous roulons maintenant à 170 km/h. A peine assez pour suivre le sillage de la précédente voiture, il va falloir faire mieux. J'insiste donc sur l'accélérateur, c'est maintenant 190 km/h qui s'affiche au compteur. Brider sur la file de gauche, je me délecte du plaisir de la vitesse du cabriolet. Plusieurs dizaine de kilomètres sont passés, je comprend que la voiture ne roulera pas plus vite, je suis au taquer ! Je me console en rêvant à un moteur 1300 ou 1400 mais à quoi bon déjà à 190 km/h si lies alouettes bleues m'avaient serrées. J'aurai fini piéton et même au cachot. Après deux mille kilomètres parcourus, ma consommation est de moins de six litres au cent. Il faut dire qu'en cinquième, je suis à 100 km/h pour 2400 tours. 140 km/h pour 3400 tours pour un moteur 1100 je trouve ça bien !!!

Mes vacances se sont bien passées à par la collision avec un mur en marche arrière. Une aile à refaire et la connaissance des espions du RBMS pas facile de passer inaperçu avec un missile.

A bientôt

Christophe

PETITES ANNONCES

A VENDRE

Vend Simca 1200S blanche. Novembre 1968 135688 kms + lot de pièces diverses. Prix 2 290€

Contactez au ☎ 01.64.49.01.63

A VENDRE

Vend YAMAHA chappy LB50 bon état prix 765€

Vend sièges becquet + lecteur de carte prix 150€

Contactez Mr Vincent Gérard au ☎ 01.60.82.52.41

LA DER DES DER A MONTLHERY ?

Montlhéry les 28 et 29 juin 2003

A ce jour le team Grente n'a jamais brillé à Montlhéry. Toujours moyen, moyen. Les essais ne présagent pas un bouleversement extraordinaire : 17^{ème} temps sur 40 participants. Comme d'hab'. Olivier se plaint d'un moteur qui ne prend pas assez de tours et se retrouve à quelques 13 secondes de l'inabordable Jem de l'ami Cassina qui lui même creuse un trou de plus de 4 secondes sur la première Mini !!! A part ça la vie est belle, il y a plein d'amis présents, des gens du club et d'autres. Le fan club affiche complet. Le soleil est au rendez-vous, les filles (je veux dire « nos femmes ») sont belles et le vin est bon.

Jean-Claude ausculte scrupuleusement le Djet et s'aperçoit que les carbus n'ouvrent pas à fond, un ressort de rappel est aux abonnés absents. L'espoir d'une meilleure performance renaît. Il s'aligne aussi sur le même réglage d'avance à l'allumage que l' Alpine A110 de Maingourd. A propos d'Alpine une deuxième berlinette est engagée. Un pilote de Morris Cooper a troqué sa caisse à savon anglaise contre la belle française. La machine semble puissante mais le pilote n'a pas encore maîtrisé toutes les subtilités du pilotage de l'A110. Cela ne se mène pas comme une Mini, une Alpine, l'approche est différente, plus fine, plus pointue...

La nuit du samedi soir fut chaude autour du Djet d'André (se rapporter au précédent N° du bulletin de liaison et voir l'article d'André). Personnellement, après avoir quitté cette séance de mécanique je me suis retrouvé au fond d'un fossé, après une culbute qui m'a propulsé par-dessus le guidon de mon V.T.T.!! ! C'est très mal éclairé Montlhéry la nuit !!! Je vous rassure je n'ai pas cuvé toute la nuit au creux de mon trou comme certaines mauvaises langues pourraient l'imaginer, je me suis rapidement relevé et j'ai vite pédalé pour rejoindre mon camping-car et finir cette nuit agitée.

Après un bon départ Olivier se retrouve rapidement derrière les deux Alpine Belle brochette de voitures françaises, un peu de chauvinisme au sein d'un troupeau d'anglaises ça aide à vivre ! Au premier tour, au virage du Faye, Olivier pique au freinage l'Alpine de Lefebvre et pointe 12^{ème} dans les pare-chocs de l'A110 blanche de Pierre Maingourd. Là c'est une autre paire de manches, un peu plus rude à doubler le gars Pierre ! Olivier lui colle l'arrière train mais la blanche Alpine ferme la porte. Au 3^{ème} tour Olivier est déjà 9^{ème}, ça casse dur devant. A la sortie de la chicane nord le Djet sort plus vite que la berlinette et s'empare de la 8^{ème} place à l'accélération. Puis c'est le festival des drapeaux, un vrai feu d'artifice, jaune, blanc et pour finir rouge. Sans oublier quelques tours derrière le safety-car. La cause de tout ce charivari : de nombreux accrochages, des pertes de contrôle sur une piste maculée d'huile, des autos qui veulent escalader l'anneau puis qui après réflexion devant la fatuité d'un tel exploit redescendent en marche arrière, d'autres qui se jettent sur les bas côtés pour éviter ces chicanes mobiles... Donc drapeau rouge la course est stoppée au 9^{ème} tour et Olivier termine à une for honorable 7^{ème} place. Dans le public des réflexions fusent: « ils vont un peu fort les gars du Maxi 1000 » ! Le directeur de course devait penser la même chose!

Bon, ce n'est pas si mal. Pas de casse pour nous, des points pour le trophée et au fil des courses la voiture s'améliore. Même si la puissance n'est pas encore tout à fait au rendez-vous Le Djet semble tourner « rond » et comme chacun le sait ce sont les dernières secondes qui sont le plus difficiles à aller chercher.

Montlhéry, c'est fini ? Les rumeurs courent. Sans doute encore une année de répit. 2004 nous verra peut-être encore en découdre sur une piste il est vrai en mauvais état mais ô combien chargée d'histoire, de souvenirs et d'un tas d'autres trucs.

www.teamgrete.fr.st

Le Maxi 1000 a été endeuillé cet été par la mort de Marc BAUDIER qui était le fondateur de ce trophée. Il est décédé à 58 ans. Son départ laisse un grand vide, nous avons une pensée pour les siens.

CROIX EN TERNOIS

Croix en Ternois les 6 et 7 septembre 2003

Retour à CROIX. Cette fois ci la balade se résume à une histoire de mecs. Les femmes nous ont abandonné. Paul a fait le voyage avec Olivier et moi. Chatoune (qui s'occupe de l'intendance) et Gérard partis de Paris sont déjà présents sur le circuit quand nous arrivons. En réalité ils sont partis à la grande surface du bled d'à côté car Chatoune a oublié la viande dans son congélateur. Et quand on connaît l'importance de la « barbecue's party » pour le moral des troupes... on ne rigole pas avec ces choses là. Jean-Claude et Patrice nous rejoignent dans la nuit de vendredi. Le temps est incertain et l'inquiétude me taraude quelque peu vu l'usure très avancée des Michelin XAS du Djet. Cela fait quand même deux ans et demi qu'on traîne le même train de pneus sur les circuits. Bon, mais comme dirait Jean-Claude « on ne voit pas encore la ferraille ». Tout va bien !

Au début de la soirée nous avons la surprise de voir arriver dans le paddock un autre Djet. Plus on est de fous On commençait à se sentir un peu seul depuis qu'André et l'équipe de Morin nous ont lâchement abandonné ! (C'est pour rire André). Une nouvelle voiture apparaît également en classe 2, une splendide Anglia.

Afin de contredire les mauvaises langues, ce week-end nous ne ferons pas nos essais en course. Nous avons décidé de sortir le grand jeu, essais libres pour tester différentes moutures de carbus et comparatif de jantes, les 15 pouces montées en XAS et des 13 montées en Falken, pneus aimablement prêtés par Roger. Avec les 13 pouces les montées en régime sont plus vives, olivier passe la 4^{ème} beaucoup plus tôt mais le freinage paraît plus instable et les vitesses de passage en virage plus lentes ; Le chrono est formel Olivier préfère

les 15 en Michelin ! Il est vrai que le train avant a été initialement réglé avec des 15 pouces. Le temps passe vite et nous limitons nos essais de carbus à différents montages de gicleurs. L'après midi se poursuit par la séance d'essais qualificatifs. Olivier arrache une honorable 12^{ème} place sur la grille. Pas de quoi crier victoire mais quand on connaît la hargne du pilote en course on peut espérer un bon résultat.

Je ne vous parle pas de la soirée c'est comme d'habitude. Parfois c'est plus calme, parfois c'est plus chaud. Parfois il y a des apéritifs qui traînent dans le paddok, parfois on se cantonne à notre camp de base. Mais de toute façon l'important c'est de se retrouver entre nous et de se sentir bien. Point barre !

Ce dimanche nous avons l'agréable surprise d'avoir la visite d'Alain et de sa charmante compagne. Ils se sont déplacés en Aérojet et le succès dans le paddok est garanti. Nous n'avons jamais eu autant de visiteurs à notre campement ! Pas d'Alpine ce week-end sur le plateau du Maxi 1000, hormis une Simca 1000 Coupé les Matra sont les seules représentées françaises en classe 2. C'est quoi ce bazar ?

La course est partie sur une piste sèche. Ouf ! Quand je parlais de hargne de la part d'Olivier je pesais mes mots. Son pilotage est franc, sans hésitation, incisif. Dorénavant ses adversaires se méfient de ses attaques. Son point fort, les freinages. La liaison du Djet au sol est bonne et permet une meilleure motricité. Le binôme pilote voiture paraît au point ! La course est chaude, Olivier remonte rapidement dans le groupe des 8 premiers après avoir absorbé ceux qui se trouvaient à sa portée. Il se bagarre depuis plusieurs tours avec une Mini qui ne peut éviter une traînée d'huile et part en tête à queue. Olivier évite le piège. Plusieurs partent à la faute et le Djet se retrouve 5^{ème} au baisser du drapeau à damier. Mais le vainqueur n'est pas celui que l'on croit. Pour avoir doublé sous le drapeau jaune et ne pas s'être arrêté au drapeau noir la Mini victorieuse est exclue de la course sur décision du collège des commissaires sportifs. Un peu caractériels les gars du Maxi 1000 ! Donc Olivier termine 4^{ème}. Place qu'il occupait lors de la course en mai dernier sur ce même circuit avant d'abandonner à quelques tours de la fin. Meilleur classement depuis nos débuts. Au pied du podium ! La place du c., comme dirait Phiphi. Mais on s'en fout, en cet fin d'après midi dominicale y'a de la joie dans les getthos, enfin au sein du team grente.

www.teamgrente.fr.st