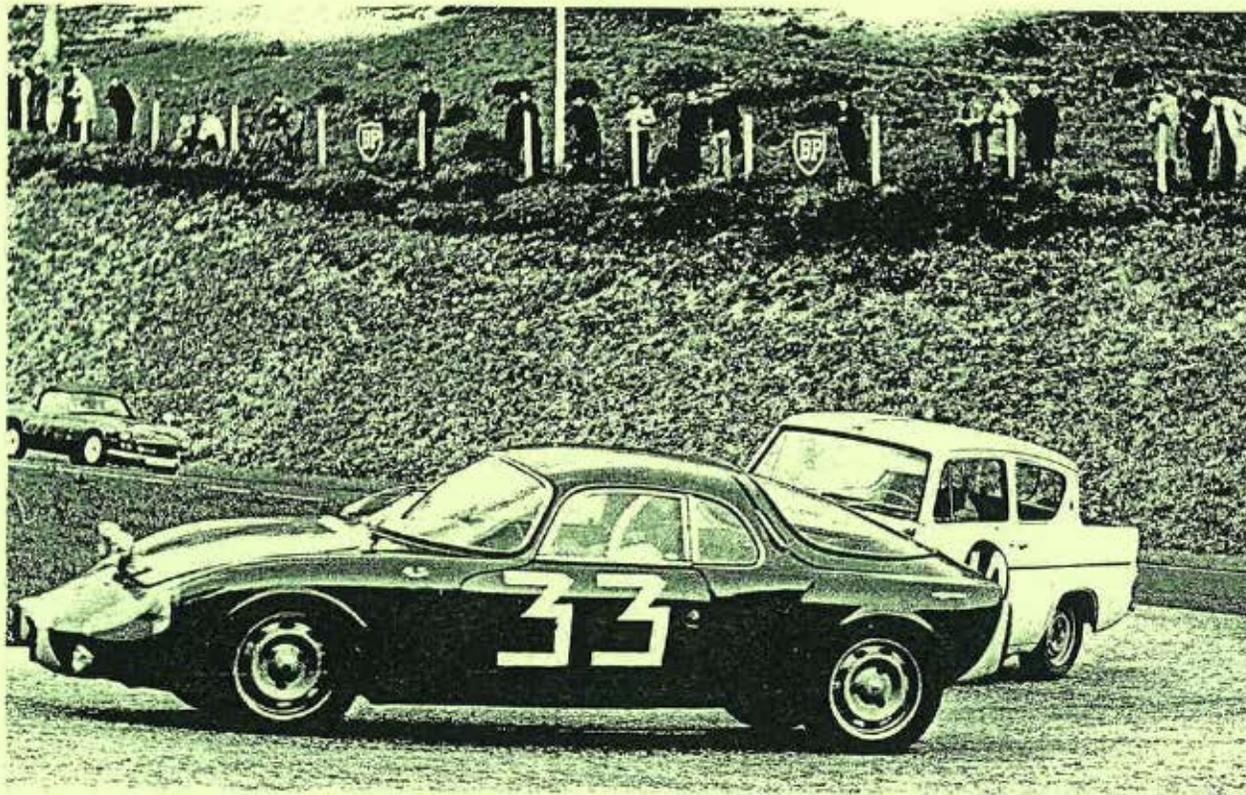


DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 46

2ème TRIMESTRE 2004

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 de président,	
Pages 3 à 10:	Entretien avec Denise Leligois	M. Berger
Pages 11 à 18 :	Du mans au Salon de l'auto	G. Scherrer
Pages 19 à 21:	Comportement routier du Djet	B. Artis
Page 22 :	Sortie St sétier	S. Chevalier
Page 23 :	Sortie à Limoges	S. Chevalier
Page 24 :	Refabrications/Petites annonces	

MOT DU PRESIDENT

Deuxième bulletin trimestriel :

On fait de plus en plus fort, nous passons à 24 pages et vous pouvez le constater. On ne se contente pas de photocopier des articles de presse de 10 ans ou moins !!!

Que les membres dynamiques qui participent de manière active à l'association soient ici chaleureusement remerciés.

L'expo et la démonstration pour le Festival de St Cloud se présentent sous de bons hospices. Il en est malheureusement pas de même pour la sortie annuelle !! J'ai envie de gueuler « debout les morts »

On a de plus en plus l'impression d'être un centre Leclerc (publicité gratuite) et non une association où tout le monde doit s'impliquer dans la vie active.

En tant que président, il m'a pas été toujours facile de faire les sorties et pourtant nous avons toujours honoré les sorties annuelles. Nous pourrions espérer de même pour les autres.

Il ne faudra pas vous plaindre si dans l'avenir, il n'y a plus de volontaires pour se « décarcasser » à organiser des sorties.

De les avoir au téléphone, je comprends leur amertume et leur déception.

Votre Président

IL ETAIT UNE FOIS L'HISTOIRE D'UNE PASSION OU LES
AVENTURES D'UNE SAGE-FEMME QUI N'A PEUT-ETRE PAS
TOUJOURS ETE AUSSI SAGE QUE CELA.....

ENTRETIEN AVEC Denise LELIGOIS-MONSUS

Maurice Berger :

Madame Leligois, bonjour, merci de me recevoir.
Vous avez, je crois, vécu une belle aventure de René BONNET à MATRA SPORT,
Que peut-être vous allez nous raconter ? Mais tout d'abord, si vous le
permettez, qui êtes-vous Denise Leligois-Monsus ?

Denise Leligois :

Eh! bien voilà, un jour j'ai eu trente ans et mon papa et ma
maman souhaitaient à cette occasion m'offrir quelque chose d'important.
J'avais le choix entre un manteau de Vison et une belle voiture.
Evidemment ça été la voiture ! Ce qui fait qu'un beau jour j'ai trouvé devant
ma porte une René BONNET ! Une merveille, du reste c'est toujours une
merveille !
Il se trouve qu'à ce moment là, à la radio ou à la télé, il y avait à midi une
émission au cours de laquelle on invitait des dames à participer au Rallye
Paris Saint-Raphaël féminin. Pourquoi perdre du temps ? L'après-midi je
téléphone à la Station et me voilà engagée dans le Saint-Raphaël !

M.B. :
Comme ça !

A l'approche de Chambéry l'alternateur m'a lâché. Devant moi, il y avait Andruet sur Gordini, il m'a ainsi tiré, guidé avec ses phares! Dans les descentes comme la grande Chartreuse, sa tenue de route était bizarre, il descendait de travers ! Ce qui ne me facilitait pas la tâche....

Après Chambéry M. Lagardère nous attendais en bas. Il ne restait plus que moi, Beltoise et Servoz-Gavin avaient cassé, il ne restait que l'équipage féminin ! Il fallait absolument que je termine le rallye. Pas facile vous savez, le Monaco c'est très dur !

M.B.

Et la, nous sommes en quelle année ?

D.L.

En 1965. Enfin nous avons tout de même terminé ce sacré rallye !

A l'arrivée à Monaco, l'on nous pris la voiture, on l'a garée par ce que bien-sur il fallait vérifier que tout était O.K.

Quelqu'un m'a proposé de me raccompagner à l'hôtel mais j'ai refusé, voulant rentrer à pied. Résultat, je me suis perdue dans les rues de Monaco, tant j'étais épuisée !

Ensuite, voulant faire de « tout-terrain », j'ai quitté MATRA.

Ayant fait la connaissance d'un monsieur dont j'ai oublié le nom, qui après m'avoir fait faire des essais m'a engagée dans le rallye de Tunisie sur Rover.

Malheureusement, ne pouvant pas fournir la voiture, le rallye tombait à l'eau !

Heureusement, mon gendre qui était garagiste, m'a préparé de A à Z une Toyota. J'ai donc pu prendre le départ pour terminer 1^{ère} de ma catégorie Et 2^{ème} au Général de ce rallye de Tunisie.

C'est un de mes plus beau souvenir ! c'était extraordinaire !

Je souviens que juste avant le départ, pour la première spéciale, le Directeur Technique m'a dit «avec la tempête de sable, tu ne passeras pas avec tes deux roues motrices ! » Je me suis dit, on verra bien ça passe ou ça casse !

Le lendemain, c'est cette fameuse épreuve et curieusement, j'ai fait le meilleurs temps des Tourisme !

D.L. :

Oui, avec une licence toute neuve. Nous sommes arrivées place de la Concorde ou toutes les voitures étaient rangées, toutes belles, mais la mienne encore plus belle que les autres! On nous a mis des numéros, donné le circuit, et nous voila parties.

Mes parents de peur de laisser partir leur fille comme ça, nous ont suivies Jusqu'à Pithiviers je crois, ou peut-être un peu plus loin !
Ensuite, ça été les courses de cote et cette voiture avec son moteur central Avait une tenue de route extraordinaire comparée aux Apine et autres!

C'est ainsi que j'ai fait mes premières armes. Pour cette première fois, nous Terminé deuxième ou troisième au Général.

M.B.

C'était en quelle année ?

D.L.

Je pense que c'était en 1963. Ensuite, l'année suivante, encouragée par les bons résultats, j'ai enchaîné dix rallyes : dix coupes des Dames, toujours avec ma René Bonnet !

La troisième année, ça été le Montecarlo, avec bien sur un peu plus d'expérience.

Dans l'intervalle, j'avais fait la connaissance de monsieur Lagardère, le patron de MATRA. Il souhaitait avoir un équipage Féminin. C'est donc lui qui m'engageé dans le Monte Carle.

A l'époque, les départs se faisaient de toutes les grandes villes européennes. Estimant sans doute que ce serait plus facile pour moi, Lagardère m'a fait partir de Monaco pour le premier passage, 5000 kilomètres, c'était pas l'Amérique !

J'avais le problème d'avoir devant moi sept ou huit voitures, dont Johnny Hallyday sur Mustang, qui me gênaient beaucoup, bref...

La réaction des spectateurs au passage de notre auto était extraordinaire, indescriptible ! Enfin nous avons terminé le premier, puis le deuxième tronçon. Monaco-Chambery-Monaco.

Je m'en souviendrais toute ma vie ! Ca n'est pas une invention, ma voiture volait Littéralement ! , j'avais l'impression d'avoir des ailes ! A chaque butte que nous Franchissions, j'avais vraiment ce sentiment !
Au total non seulement j'avais terminé, mais en plus gagné ce fameux rallye !
C'est vraiment un de mes plus beau souvenir.

Ensuite, j'ai fait le Maroc, mais cédant aux sollicitations, j'avais changé mon fusil d'épaule et je suis partie sur une Gordini.
La Gordini était une voiture superbe, mais un peu comme une savonnette dans une Baignoire! Plus souvent sur le toit que sur les roues, pas vraiment drôle ! Mais on a quand même fait le rallye du Maroc.

A cette époque, j'ai du courir avec une dénommée Lucette Texier je crois qui avait été paraît-il Championne de France de rallye et que l'on m'avait imposée. A environ 50 kilomètres d'une arrivée elle a voulu prendre le volant et elle s'est plantée, elle a percuté les poteaux des commissaires ! Bilan il a fallu pousser la voiture, quant à moi je suis retrouvée à l'hôpital après avoir défoncé le pare-brise avec ma tête ! Il faut dire qu'à cette époque nous n'étions pas attachées. Au moment de l'accident, nous étions en deuxième position à une poignée de secondes du premier et comme la voiture n'est pas rentrée par ses propres moyens, nous avons été déclassées ! ...

Tout cela fait de magnifiques souvenirs, mais je dois dire que les plus beaux je les dois à ma René Bonnet et à ma MATRA, notamment sur le circuit de Montlhéry ou j'ai atteint les 200 Km/heure sur la ligne droite des Hunaudières !

M.B. :

Mais dites-moi Denise Leligois, à quel age le virus de l'automobile vous a-t-il prit ?

D.L. :

Je l'ai toujours eu ! Mais il n'a pas été développé, à cause des études d'abord, puis la situation à se faire, mais je l'ai toujours eu ! Il me semble en toute modestie que je suis née avec un volant dans les mains. Est-ce que c'est un don ? c'est possible, certains font d'autres choses, moi je ne suis pas souple pour deux sous, j'ai même failli rater ma première partie de Bac à cause d'une corde lisse que je ne suis pas arrivée à grimper !
Mais avoir un volant dans les mains....

Je me souviens que lors de gros problèmes comme chacun peut en avoir dans sa vie, avoir pris ma voiture pour faire Paris-Auxerre dans la nuit et revenir tous soucis envolés !

M.B. :

Il s'agit vraiment d'une passion !

D.L. :

C'est une PASSION. Maintenant je ne vais plus jamais voir une course de voitures car bien que sachant que l'on ne peut pas toujours être ce que l'on a été, je ne veux pas me faire de mal ! Quand je vous ai vu arriver avec votre magnifique DJET, j'ai ressenti une émotion que je suis pas près d'oublier ! C'est une Passion. Mon métier de sage-femme lui aussi me passionnait, mais c'était extrêmement prenant. Je me demande maintenant comment je pouvais faire entre les rallyes, leur préparation et le travail à la clinique ! C'était tout le temps !

M.B. :

Peut-être est-ce le privilège de la jeunesse ?

D.L. :

Je n'étais jamais fatiguée, des lors que j'étais derrière un volant, j'étais bien. De plus j'ai eu la chance inouïe de ne jamais tomber en panne, je n'ai jamais abandonné dans un rallye, jamais accidenté une voiture.

M.B. :

Et par quel hasard vous étés vous retrouvée avec une René Bonnet dans les mains ?

D.L. :

Alors la, c'est une question facile; j'avais du voir une photo de la voiture dans une revue.

Nous sommes donc allés avec mon papa chez Bonnet à Champigny ou nous avons découvert un homme charmant, hableur, il avait tout fait, tout vu! Il a meme été jusqu'à prendre une communication téléphonique faisant semblant d'avoir un Ministre au bout du fil! Il nous a littéralement entortillés, et nous bonne pâte, impressionnés; Vous pensez, il est au mieux avec Monsieur le Ministre! C'est ainsi que mon père m'a acheté la voiture.

Ensuite, mon papa et lui ont sympathisé, Bonnet ayant de gros besoin d'argent, mon père qui à ce moment devait avoir un peu de sous devant lui a acheté des actions à René Bonnet ! Mais ça n'était pas une bonne affaire financière ! Toutefois mon père n'a rien perdu car lorsque les choses ont été mal il a récupéré des autos qu'il a revendu, récupérant son argent de cette manière.

Après ça été MATRA, boulevard Murat dans le 16^{ème} ou j'allais au moindre temps libre ! Un peu plus tard Lagardère a racheté des hangars d'aviation à Villacoublay ou nous préparions les voitures. Il y avait l'étudiant en médecine, Pescarolo, Beltoise, Servoz-Gavin et moi. Chacun avait sa Matra.

Lagardère avait avec lui un type formidable qui a réussi à s'arranger avec RENAULT, ce qui n'était évident car la régie soutenait Alpine ! Dans ma classe il y avait 15 Alpine d'engagée pour une seule Matra ! Dans le tour de l'Ouest je me suis battue comme une folle contre les 15 Alpine, qu'est-ce que je me battais, mais c'était merveilleux ! C'est la que j'ai couru au Mans. A l'époque nous faisons Rouen et le Mans dans le tour de l'Ouest, c'était vraiment un beau rallye ce tour de l'ouest ! Mais j'aimais courir sur circuit aussi.

M.B. :

Vous avez donc suivi l'aventure de Romorantin ?

D.L. :

Non pas tellement car c'est à ce moment que j'ai décroché, après 20 ans de carrière quand même... J'ai suivi Romorantin de loin en loin.

Vous savez, lorsque l'on a terminé quelque chose, il faut savoir tourner la page. Si j'avais fait autrement, je crois que j'aurais été plus malheureuse que je l'ai été.

Nous vivons avec nos souvenirs ! Paradoxalement, ma fille Catherine n'a pas été du tout impressionnée par les performances de sa mère, mon gendre un peu. J'ai trois petits enfants qui sont fiers de leur grand-mère mais qui n'en parlent pas. L'un d'eux conduit merveilleusement bien, peut-être tiens-il ça de moi ? Quant au dernier, il ne faut pas lui parler de voiture, il n'a même pas passé son permis de conduire !

Pour revenir à nos moutons, à cette époque, courir était déjà très onéreux, une saison coûtait 150000 francs sans compter la voiture ! Personnellement je n'étais pas payée par Matra qui se contentait de me fournir l'auto ; Peut-être n'avais-je pas les qualités requises pour être pilote officielle et puis c'était un milieu d'homme ! Bref j'avais la voiture mais j'étais pas rémunérée.

Ca été ma PASSION, d'autres sortaient en boîte ou autre, moi mon truc c'était d'être au volant de ma Matra ! J'en ai vraiment rêvé de cette voiture ! Combien de fois... J'ai même dormi dans mon DJET.

Comment dire combien cette voiture faisait sensation dans le Monte Carlo ! Elle était belle sur la route, qu'est-ce qu'elle était belle ! Lorsque nous arrivions quelque part, les gens applaudissaient, tandis que l'Alpine n'avait pas le même succès, bien sûr elle était belle aussi l'Alpine mais c'était pas pareil.

Je dois dire qu'autant j'étais à l'aise au volant d'une voiture, autant j'avais la trouille en bateau !

Enfin voilà ma vie, j'ai eu de belles coupes, mais la plus jolie je l'ai ramenée du rallye de Tunisie, ce qui m'a valu, alors que je la tenais bien serrée dans mes bras sur le bateau du retour d'être invitée dans le cockpit du commandant pour boire le champagne dont j'ai horreur ! Ce qui fait que se sont les plantes qui se trouvaient dans une sorte de bac à fleurs qui en ont profité ! Encore un souvenir.

Ce que l'on a fait, qu'on le veuille ou non ce sont des exploits, avec des émotions comme seuls peuvent en ressentir les champions sportifs.

Une autre anecdote, au rallye de Lorraine, nous étions en parc fermé et la voiture ne voulait plus démarrer, interdiction de sortir ! J'ai dit : « on a du courage pour deux, alors tu sors et tu pousses ! » Ce qu'elle a fait en se mettant derrière l'auto pensant être cachée. Avec la chance d'une petite dénivellation le Djet démarre, malheureusement un commissaire voit la scène, coup de sifflet, il me prend ma licence et interdiction de partir, la catastrophe ! Mais tous les copains présents ont refusé également de prendre le départ ! Du coup ça c'est arrangé mais ce jour là je ne me suis pas fait un ami...

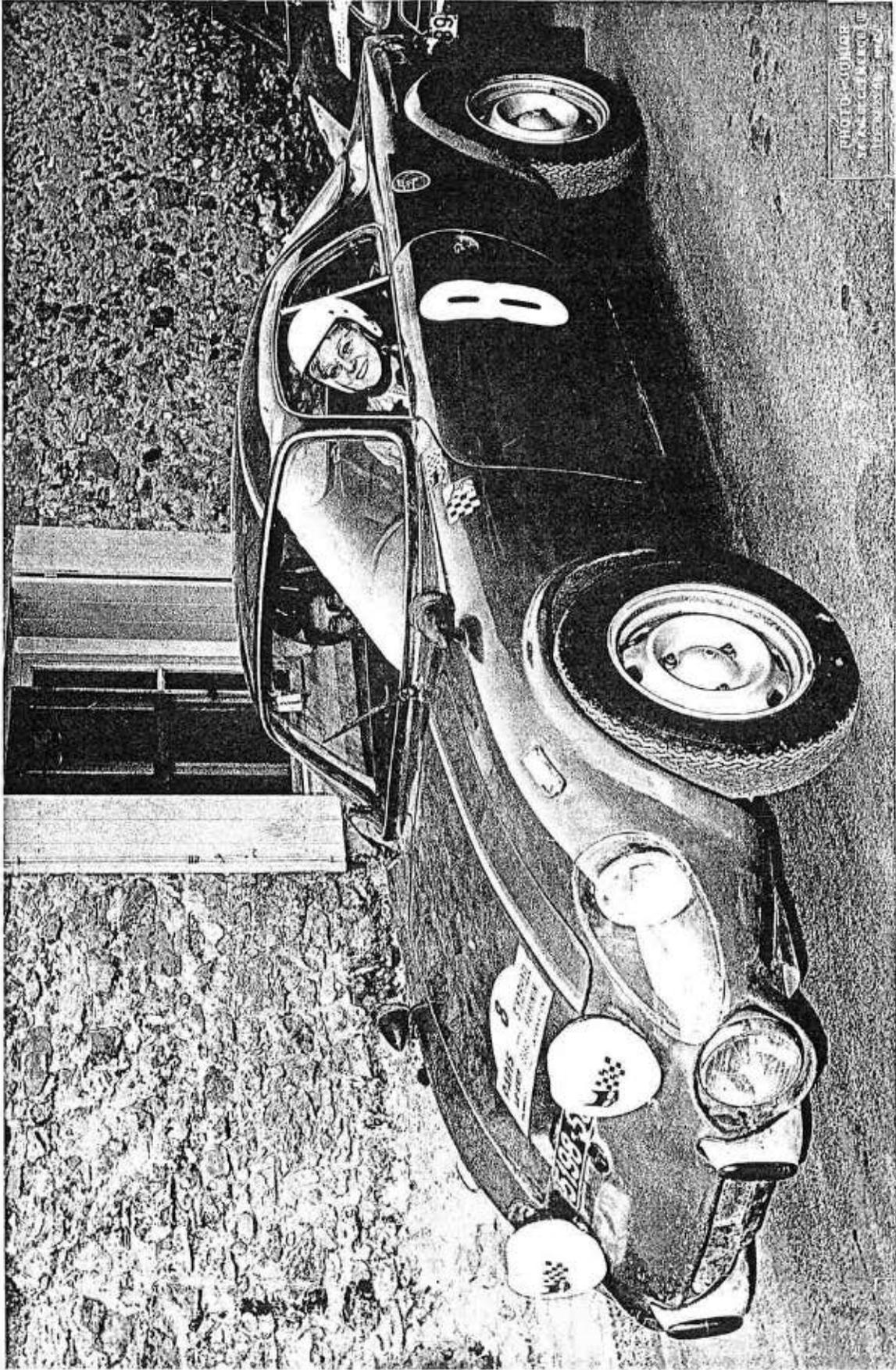
Enfin tout cela ça été de bons moments qui ne peuvent ni s'oublier ni s'atténuer mais qui vivent avec vous.

Certains achètent une grande et superbe propriété, y vivent, et bien ma propriété ça été ma Matra, les rallyes, ça été ma vie, mais par contre, je ne peux pas dire avoir été vraiment une femme d'intérieur !

Mais la passion reste toujours, il faut avoir une passion pour l'amener à son terme !

Dire le nombre d'heures, de jours passés à démonter, à remonter les moteurs.... Enfin pas moi personnellement, moi je jouais, je jouais au Pilote !

M.B. : C'est une belle conclusion, merci infiniment, Denise Leligois pour votre bon accueil et ces splendides évocations.



25^e Critérium Féminin Paris - S^t Raphaël 1967

DU MANS au SALON DE L'AUTO

J.P.HUMBERT et G.SCHERER

Après Le Mans, René Bonnet présentait ses nouvelles voitures au Bowling du bois de Boulogne le 11 Juillet.

La 46 du Mans était accompagnée du 3^{ème} Djet de présérie qui avait été équipé de garnitures intérieures plus luxueuses et affublé d'enjoliveurs cachant les superbes roues magnésium, pour préfigurer ce que devait être les Djet "Standard ou Luxe", la 46 représentant le modèle "Rallye".

CHARADE

Le rendez-vous suivant eu lieu le 17 Juillet 1962 sur le circuit de Charade pour l'épreuve de 300 km des Trophées d'Auvergne.

S'il faisait beau et chaud pour les 24 Heures du Mans, la course en Auvergne se déroula sous un ciel nuageux et parfois pluvieux.

René Bonnet alignait les 3 voitures du Mans : la barquette et les deux Djet.

La barquette à conduite à Droite sous le N° 50 pour Gérard Laureau, les deux Djet, sous les N° 46 pour Paul Armagnac, et 51 pour Jean Vinatier, tous les deux en 1000 cm³.

Les voitures étaient toujours en immatriculation "constructeur", le Djet n'ayant toujours pas été homologué par le service des Mines en raison du positionnement trop bas des phares.

Pourtant en vue de l'homologation, deux phares avaient été montés sur le capot avant permettant de respecter la hauteur minimale réglementaire de 55 cm.

On peut noter sur diverses photos prises au Mans la découpe effectuée de chaque côté du capot avant et sur les ailes, découpe obturée par une plaque pour la course.

Comme il n'était pas possible de reculer les phares pour qu'ils soient plus haut, la seule solution possible reposait sur l'obtention d'une dérogation, démarche qui fut aussitôt entreprise.

René Bonnet et toute son équipe étaient persuadés d'obtenir rapidement gain de cause et des instructions furent données à Chappe et Gessalin pour effectuer les modifications nécessaires sur les moules.

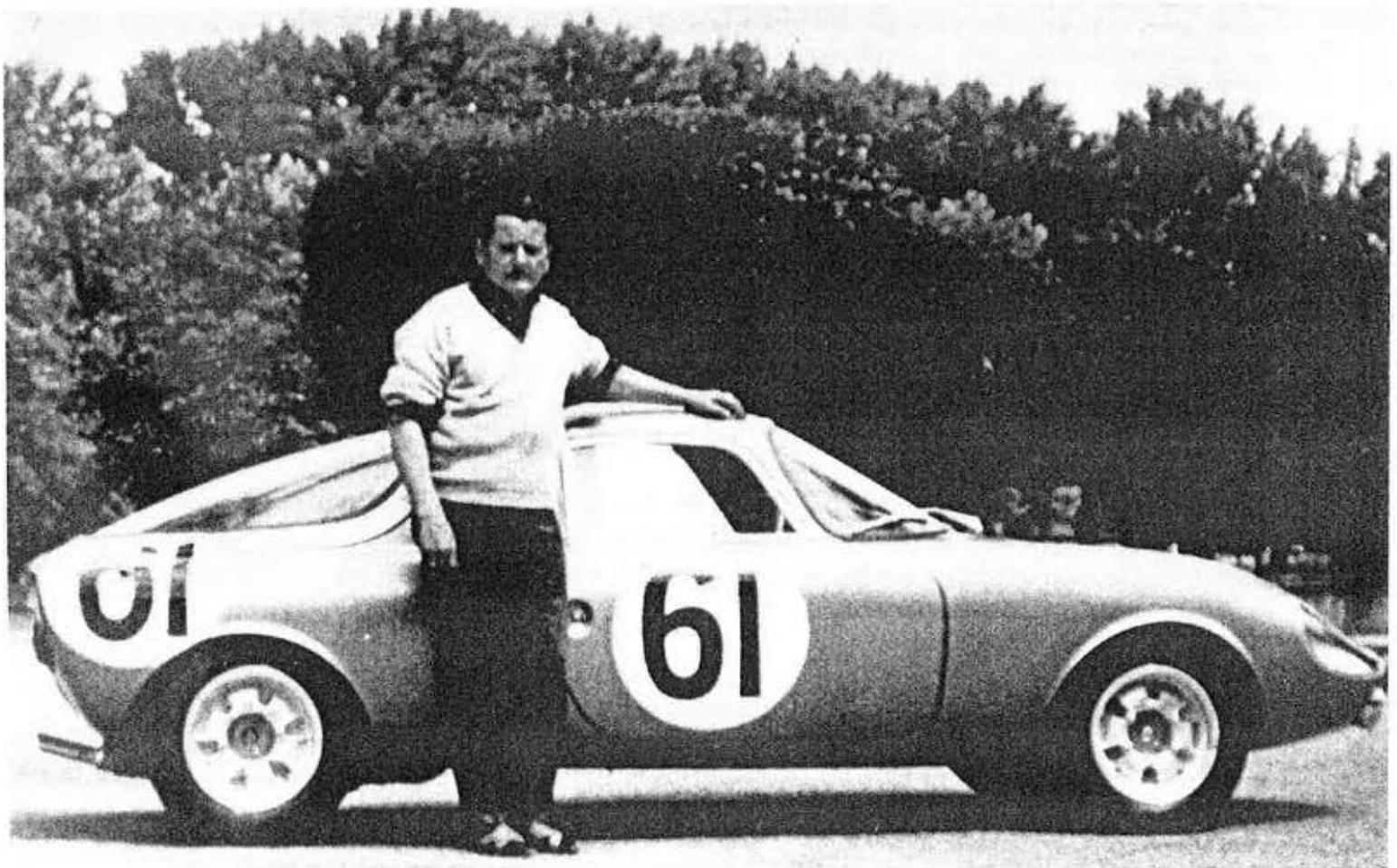
Les 3 voitures déjà produites seraient modifiées au fur et à mesure dès que l'occasion se présenterait .

A Charade, cette année la, les René Bonnet n'étaient pas les seules nouveautés à devoir prouver leurs qualités sur ce circuit éprouvant tant pour la tenue de route que pour le freinage et les accélérations.

Plus de 50 virages par tour, pour un circuit de 8 km tracé autour des Puys de Charade et de Gravenoire, alternant descentes et montées dans un décor splendide et impressionnant, le tout à des moyennes que la Gendarmerie réproverait actuellement.

On retrouvait ainsi deux Ferrari GTO et surtout celles qui avaient été interdites de 24 H les Lotus XXIII , deux en 1500 cm³ pour Peter Arundell et Alan Rees, une troisième en 1000 cm³ aux mains de Bernard Consten.





Si dès le départ Henri Oreiller sur 250 GT prit le commandement, c'est un jeune pilote italien Carlo Abate qui prit l'avantage peu de temps après sur sa GTO et accentua régulièrement son avance.

Peu de temps après Jean Guichet sur la seconde GTO pointait en seconde position suivi par l'extraordinaire Lotus XXIII d'Alan Rees.

Cet ordre subsista jusqu'au 25^{ème} des 38 tours lorsque Jean Guichet, au terme d'une glissade impressionnante, perdit deux places et c'est la Lotus XXIII qui finit en seconde position. Quand on pense que Alan Rees avait remplacé au pied levé Peter Arundell, victime d'une sortie de route lors de la course Junior, on ne peut s'empêcher de penser que la Lotus aurait pu terminer en triomphatrice de cette épreuve.

Dans le clan des "petites voitures" l'Abarth Simca 1300 de Lucien Bianchi, aurait pu dominer sa classe s'il n'y avait pas eu encore une Lotus celle de Bernard Consten qui malgré son moteur de 1000 cm3 la précéda à l'arrivée malgré un très mauvais départ.

Les Lotus étaient engagées en "Sport", catégorie admise aux Trophées d'Auvergne, et pour la circonstance avaient abandonné leur immense pare-brise pour un petit saute-vent.

Elles ne perdirent pas leurs roues! les commissaires techniques de l'ACO l'ont peut être regretté.

(la Lotus XXIII avait été refusée car la roue de secours, obligatoire au Mans, ne pouvait que remplacer les roues avant à 4 trous, les roues arrières étant équipées de 6 goujons . Colin Chapman avait aussitôt fait modifier en catastrophe les moyeux arrières en 4 goujons ce à quoi les commissaires techniques rétorquèrent que si la voiture avait été conçue avec 6 goujons et qu'elle n'en avait plus que 4, elle devenait dangereuse ! C'était devenu « l'affaire Lotus » surtout que Chapman apprit que la liste des voitures admises au départ était déjà chez l'imprimeur alors que ses voitures n'avaient pas encore été réexaminées.)

La barquette N° 50, elle aussi équipée d'un pare-brise de taille réduite, fit une excellente course en finissant en 12^{ème} position derrière Nino Vaccarella sur Ferrari expérimentale N° 16 et Lucien Bianchi sur Simca Abarth 1300.

Elle devançait l'Abarth de Spsychiger, la Porsche Zagato 1600 N° 19 d'Edgar Barth, et L'Abarth Simca 1300 de Hermann au terme d'une course où Gérard.Laureau avait pourtant souffert de freins jugés inefficaces.

Venaient ensuite le Djet de Vinatier précédant la Porsche de Buchet, et le Djet de Paul Armagnac 18^{ème}, qui précédait l'Alfa de Foitek, l'Abarth 1000 de Bobrowski, et la seconde Lotus XXIII 1500, celle d'Hawkins, pourtant détenteur du meilleur temps aux essais.

Les résultats des René Bonnet (12^{ème}, 16^{ème} et 18^{ème} places), dans une épreuve particulièrement difficile, sont à rapprocher des résultats du Mans quelques semaines auparavant, puisqu'on retrouve à l'arrivée un certain nombre des protagonistes classés devant les Bonnet le 25 Juin, battus cette fois à la régulière.

Si ces résultats confirment les performances des nouvelles voitures, quelques points noirs apparaissent et sont repris dans les commentaires de la presse de l'époque.

- Les freins tout d'abord : jugés nettement moins performants que les "Girling" équipant les Lotus, Abarth et autres voitures de compétition de haut niveau, mais ils étaient imposés par Renault.
- D'autre part les performances du moteur GORDINI, si elles sont suffisantes pour le Djet, véritable Grand Tourisme dans sa conception, s'avèrent insuffisantes pour la barquette qui est en concurrence directe avec les Lotus XXIII à moteur Ford 997 cm³.
- De plus les choix effectués dans la définition de la barquette, en particulier les voies AV et AR, très typées 24 H du Mans privilégiant la vitesse de pointe au détriment de la tenue de route, sont très dépassés par rapport aux réalisations de Colin Chapman.

(les châssis des XXIII sont directement dérivés des formules Junior « XXII » simplement élargis pour convenir pour une biplace. Même empattement : 228,5cm et Voie portée à 131cm, à comparer à la voie de la barquette : seulement 115 cm pour un empattement de 240 cm, les deux voitures ayant des poids sensiblement égaux.)

- Enfin la boîte de vitesse, limitée à quatre rapports et le manque d'empressement de la Régie pour en étudier d'autres versions. Les modifications de la boîte d'Estafette ont été l'œuvre de Jacques Hubert et exécutées avec plus ou moins de bonne volonté, ou tout au moins d'empressement, par la Régie.

POURSUITE DE LA SAISON

La barquette à conduite à droite et le Djet (PS1) sont engagés dans les principales compétitions en France cette été la.

Courses de côte d'Urcy, du Mont-Dore, de Chamrousse, Rallye de l'Armagnac....

(Nota : Ceux d'entre vous qui auraient des précisions complémentaires ou des illustrations sont cordialement invités à nous en faire part, nous les en remercions par avance.)

On se reportera aux illustrations proposées par le fidèle et enthousiaste défenseur des René Bonnet, le journaliste Patrice Verges, qui signe un excellent article dans "RETROMANIA" N° 103 de Mai 2003, ou l'on peut voir, entre autres, la barquette CAD sous le N° 96 au départ d'une course de Côte.

Pendant ce temps la, à Champigny, la barquette accidentée au Mans est remise en état.

De son côté, Jacques Hubert modifie un moteur GORDINI (55RG) en récupérant un vilebrequin de 700 cm³ et des chemises pistons de 996cm³ pour en faire un 850 cm³ . Ce moteur va être monté dans le Djet PS2 (ex Le Mans N° 61) pour être expédié à Howard Hanna, un fidèle client de René Bonnet, qui l'engagera dans des épreuves courues aux États-Unis. (Semaine Internationale de Nassau, en Sept Octobre 62, Sebring, en Mars 63)

SALON de l'AUTO

Au Salon de l'Auto, qui pour la première fois a abandonné le Grand Palais pour la Porte de Versailles, on retrouve le Djet (PS3), toujours équipé de ses enjoliveurs (?) de roues, le Missile et le cabriolet Le Mans copie conforme en apparence du Le Mans à moteur Panhard hormis l'adoption de phares doubles "Megalux" et muni d'un collecteur admission-échappement inhabituel, imposé par le manque de place disponible sous le capot.(voir en particulier "AUTOMOBILIA" N° 13, Salon 62, année modèle 63.)

On notera qu'à cette époque le Djet ne comporte pas d'évacuations (ou de prises ?) d'air sur les côtés du moteur et qu'il circule toujours sous immatriculation "Constructeur":9707 ML 75.

Côté concurrence, Jean Redelé présente l'évolution de la Berlinette A 108 qui prend sa forme définitive et devient l'A 110 avec l'adoption du moteur 5 paliers de Renault apparu avec les Caravelle et Floride en Mars 62 puis avec le lancement de la R8 en Juin 62.

Quand on compare le Djet et l'Alpine de cette époque, force est de constater l'aspect beaucoup plus moderne de la René Bonnet.

On a l'impression d'avoir d'un côté une version routière d'un véritable proto du Mans, et de l'autre, une évolution de la 4CV ou de la Dauphine, même si on peut admettre que cette évolution est assez réussie.

De nombreuses commandes sont enregistrées pour le Djet, confirmant l'intérêt suscité par cette voiture malgré son prix, 3 fois environ celui d'une R8 pour la version "Standard" soit plus cher que la version "Prestige" des DS19.

Toujours à titre de comparaison si le Djet "Rallye" est affiché à 25000F, les Lotus "Elite" coûtent de 31000F à 42000F selon version moteur, les Abarth "1000 double arbre" sont à 32000F, l'Abarth-Simca 1300 à 33000F.

1000 km de PARIS à Montlhéry

Lors des essais Paul Armagnac était victime d'un accident mortel sur la barquette conduite à droite (CAD).

Le magazine "l'AUTOMOBILE" donnait les explications suivantes:

« Loin après la célèbre courbe Ascari, existe sur le circuit routier un endroit bien connu des pilotes et des essayeurs professionnels, la "cuvette de Couard", dite encore "le trou".

La route plane et droite disparaît soudain, plonge sur une centaine de mètres avant de remonter sèchement vers les lacets qui précèdent la côte LAPIZE.

C'est en abordant la descente que la René Bonnet 1000 (N°44, CAD, ex Le Mans N°50, Auvergne, Mont-Dore, Rallye de l'Armagnac.....NDLR) soudain déséquilibrée, vint frapper de face le talus droit, avant de rebondir et s'écraser finalement sur le côté gauche de la piste. Ejecté de son siège, mais seulement au dernier choc, Paul Armagnac aussitôt secouru par des journalistes et même des pilotes fut évacué sur l'hôpital de Corbeil. Durant toute la journée du Dimanche et malgré les diagnostics de plus en plus pessimistes, chacun organisateurs, concurrents, spectateurs, s'obstinait à croire le miracle possible.

Atteint à la base du crâne, le malheureux pilote n'a pu survivre..... »

De son côté "l'AUTO-JOURNAL" écrivait :

« Paul Armagnac.....quitta la route au lieu-dit "la Cuvette". A cet endroit, l'un des plus délicats avec les deux courbes Ascari, les voitures sensiblement ralenties par un premier coup de frein, décollent légèrement ou, tout au moins, se soulagent au point que les roues sont près de quitter le sol.

La faute de conduite de la part d'un pilote aussi expérimenté que Paul Armagnac est peu plausible, pourtant, la voiture aussitôt la bosse passée se mit en travers et percuta le talus droit. Déséquilibre au freinage, mauvais rebond, changement de trajectoire pour céder la place aux Ferrari qui venaient derrière?, il n'est pas possible de savoir ».

On peut, peut-être, rapprocher cet accident de celui aux conséquences heureusement moins graves, qui surviendra à Roger Masson l'année suivante au Mans.

Son Aérojet se retourna, après s'être mis en travers, juste après avoir franchi la bosse qui suit la "passerelle Dunlop" pour conduire aux "Esses".

Le Dimanche les 1000 km étaient l'occasion pour les frères Rodriguez sur GTO de s'imposer une nouvelle fois sur les 129 tours du circuit de 7,8 km devant 8 autres GTO (!) une 250 GT et l'Aston-Martin pilotée par Jim Clark et John Whitmore.

Dans la catégorie "Expérimentales", nous retrouvions la barquette (CAG) sous le N° 45, remise en état après son accident du Mans, aux mains de Jean Vinatier et Robert Bouharde. Elle faillit s'arrêter définitivement à quelques tours de la fin sur panne d'allumage, après avoir été dominée par la Lotus XXIII de Bernard Consten et José Rosinsky. Avec une différence au tour de l'ordre de 3 à 4 secondes, la différence ne pouvait pas venir du moteur uniquement (103 CV à 8000 t/mn pour 98 à 7000 pour le GORDINI), on se rend bien compte dans l'équipe RB que de gros efforts de mise au point sont encore nécessaires.

L'accident de Paul Armagnac ne plaide pas non plus en faveur de cette voiture pour des pilotes qui étaient habitués aux DB dont le comportement beaucoup plus "facile" constituait malgré la faible puissance des moteurs l'atout majeur.

En 1990, Patrice Verges publiait un entretien qu'il avait eu avec Gérard Laureau dont la voiture préférée était la DB "Camionnette".

«Elle avait un excellent Cx,....,elle était hyper légère, très basse, avec des voies très larges et d'une tenue de route exceptionnelle mais à qui il manquait un cinquantaine de chevaux.....je n'ai jamais beaucoup aimé les voitures dessinées par Jacques Hubert. Elles tenaient mal la route, Bonnet s'occupait moins de son écurie, et on ne pouvait pas discuter avec son fils Claude qui avait son mot à dire. Les Djet avaient des voies trop étroites comme le Proto qui lui, était dangereux. Le journaliste Jean Bernardet l'avait surnommé "le suppositoire". Il partait, comme ça, d'un seul coup. Il me faisait peur.... »

Seule consolation, la victoire sur la Panhard CD de Guilhaudin et Bertaut, qui avait terminé devant la barquette au Mans en Juin.

Aux Coupes de Paris, toujours à Monthléry, c'est Gérard Laureau sur la barquette (CAD sous le N° 52) qui remportait cette épreuve "Handicap" regroupant les GT à ACT et les SPORT de moins de 1000 cm³.

Il précédait Leguezec sur Aston-Martin, Koch et Fraissinet sur Porsche, qui étaient soumis, il est vrai, à un handicap de 1' 30 sur 50,4 km.

La fin de l'année allait permettre à toute l'équipe de se pencher sur la promotion des différentes voitures avec les inévitables "accidents de carrosserie", à réparer chez CHAPPE en ce qui concerne les Djet, conséquences bien souvent d'essais clients parfois un peu trop "démonstratifs".(PS1 et PS3 étaient utilisés pour ces essais).

Restait beaucoup de pain sur la planche :

- Le démarrage de la production des "Missile" dans la nouvelle usine de Romorantin, et des "Le Mans" qui continuaient d'être fabriqués à Champigny.
- La fabrication du Djet chez CHAPPE dont les locaux exigus de Brie-Comte-Robert s'avèrent peu propices à une production en série même limitée.
- L'évolution nécessaire de la barquette pour 1963, surclassée par la Lotus.
- Le problème de la fourniture des moteurs GORDINI (55 et 54RG) qui s'avère des plus délicat, car toujours fournis au compte goutte et uniquement prêtés, et pourtant ce sont ces moteurs que souhaitent acquérir la plupart des clients intéressés.
- L'entrée en lice d'Alpine bénéficiant des mêmes moteurs, mais libre de ses choix en matière de freinage et de boîte de vitesse.

De plus Alpine pouvait s'appuyer sur l'expérience acquise par José Rosinsky sur les Djet cette année là au Mans puis sur les Lotus XXIII en fin la saison, Et puis il fallait compter aussi sur la position privilégiée que José Rosinsky occupait à Sport-Auto et l'aide qu'il pourrait recevoir de Gérard Crombac qui entretenait des rapports personnels avec Colin Chapman.

Le plus grave problème était sans doute avant tout financier. Le démarrage de la nouvelle Société des Automobiles René Bonnet qui avait nécessité la création et la mise au point de 3 nouveaux modèles dont deux, le Missile et le Djet complètement nouveaux, coûtait cher en temps et en besoin de trésorerie; la dispersion des sites de production n'arrangeait pas la situation ! (revoir l'interview de Jacques Hubert dans RBMS N° 26).

René Bonnet attendait avec impatience le retour de son fils aîné Claude, toujours mobilisé, pour l'aider et prendre en charge l'usine de Romorantin. Son deuxième fils, Michel, poursuivait ses études pour devenir Ingénieur et pendant ses vacances modifiait sa Dauphine avec l'un des auteurs de cette histoire. Ils s'inspiraient, on s'en doute, des Djet qu'ils pouvaient de temps en temps essayer quand René Bonnet ramenait pour le Week-End, un des protos devant leur propriété d'Ormesson.



LE COMPORTEMENT ROUTIER DU DJET

La caractéristique principale du DJET, sa raison d'être oserais-je dire, c'est son moteur central. Grande première mondiale, vous le savez, du moins pour une voiture de "série", RENE BONNET avait choisi cette architecture récemment née de la compétition, pour donner à sa création la meilleure tenue de route possible.

Il a si bien réussi, que toutes les MATRA sportives suivantes ont conservé cet héritage.

Bref, la tenue de route de nos autos en est le point fort numéro un; et la plus raffinée des restaurations ne sera achevée que lorsque votre auto vous gratifiera sur la route ou mieux sur la piste, d'un comportement parfait, digne d'une MATRA, à savoir:

- . Tenue de cap en ligne droite même à haute vitesse
- . Freinage en ligne
- . Fidélité de trajectoire en courbes rapides
- . Dérive progressive et peu prononcée des quatre roues en virages
- . Rapidité de réponse de la direction sur parcours sinueux
- . Absence d'inertie dans les enchaînements de virages

Tout au plus, certains Alpinistes ou Gordinistes jaloux pourront lui reprocher un manque d'entrain à basse vitesse(mais, est-elle faite pour ça?) à l'entrée des virages très serrés ou elle a tendance à sousvirer et une certaine délicatesse sur le mouillé. Sur ce dernier point, Delphine, Daniel et Olivier, mes comparses de la sortie "nautique" du Vigeant du 25 août 2002 ne me contrediront pas(pour certains, c'était leur premier "B"al de Vienne avec valse et polkas).

Si votre DJET n'est pas comme cela, malgré le soin que vous avez porté au remontage des trains roulants, y a un loup!

Et nous voici enfin au sujet de ce petit article: comment régler les géométries de vos quatre roues?...Pour la cinquième vous pouvez la laisser dans le coffre!

D'abord la mauvaise nouvelle: il vous faut un banc de réglage pour faire du travail précis. Les bricolages avec cordes, niveaux, équerres et règles ne serviront qu'à dégrossir la géométrie. Donc, si comme je le pense vous ne possédez pas un banc, et que vous n'avez pas un copain garagiste dans votre coin, voilà ce qu'étant moi-même garagiste je vous conseille:

1-Trouvez un professionnel sympa qui aime la voiture ancienne ou de compétition(si si, ça existe!) équipé d'un banc "4 roues".

2-Faites lui faire un contrôle complet des angles des trains av et ar sans réglage (environ 60 euros) et demandez-lui (avant) la feuille de mesures.

3-Comparez aux valeurs nominales, analysez les différences et essayez de les relier aux défauts de comportement de votre auto en vous aidant des petits conseils que je vous donnerai dans la suite de l'article.

4-Faites régler, toujours sur le même banc les angles qui peuvent l'être selon les valeurs que vous lui indiquerez.

5-Si certaines valeurs restent hors des tolérances, c'est qu'il y a des pièces déformées ou présentant des jeux anormaux. Reprenez votre voiture et revenez quand ça sera réparé

Le propos de cet article n'est pas de vous apprendre à utiliser le banc, ni à effectuer par vous-même les réglages. Si, cependant, vous désirez régler la géométrie avec vos petits bras agiles et musclés, reportez-vous à l'excellente documentation technique disponible pour les Djet au Club.

Par contre, voici quelques trucs pour comprendre et adapter la tenue de route de votre auto à votre goût.

LES PNEUS

C'est sans doute évident, mais il faut commencer par penser à eux avant d'aborder le réglage de la géométrie. Deux cas possibles:

1^{er} cas, monte d'origine: on ne peut jouer que sur la pression et le type.

A l'avant : 1,6 à 1,9 dan/cm². Pression basse=plus de confort, plus de sous virage et direction plus lourde. Pression haute=l'inverse et moins d'échauffement du pneu à haute vitesse

A l'arrière : 1,8 à 2.2 daN/cm². Pression basse=confort, mais arrière volage (survirage), les alpinistes aiment! Pression haute=moins de dérive de l'arrière.

A vous de choisir, mais sachez qu'en compétition, certains pilotes utilisent des pressions curieusement encore plus basses afin d'élargir la surface au sol de leurs pneus (relativement étroits) et de faire chauffer les gommes racing au risque de frôler le déjantage. A essayer sur le mouillé, mais sans excès et uniquement sur pneus étroits.

Pour les dimensions d'origine, ce sera du 145x80x15 partout, ou du 155x80x15 à l'arrière si l'on trouve son Djet trop sousvireur.

2^{ème} cas, monte type "compet" d'époque (qui a dit Jean Mimi?).

Juste au passage, s'il vous plait, évitez:

Les jantes extra larges modernes style "Feuertuning", les roulements et l'esthétique ne vous diraient pas merci!

Les pneus "taille basse": Rappelez-vous que les premières séries 70 sont sorties en 1968, et en plus la conception des suspensions, surtout à l'avant, ne supporte pas la raideur des pneus bas modernes. Mon Djet était ainsi équipé à l'achat: outre un inconfort terrible, il balayait la route au gré de ses irrégularités. Après les avoir remplacés par des 165x80x13, les trajectoires sont redevenues précises, et le confort roya...normal.

L'objectif étant d'élargir la bande de roulement pour améliorer l'adhérence, sans augmenter le diamètre de la roue (616mm en 145x80x15 et 630mm en 155x80x15), voici quelques propositions:

165x80x14=626mm en XAS Michelin

165x80x13=600mm en XAS FF

185x80x13=634mm en XAS FF

montés sur des jantes d'époque ou discrètes de diamètre 13 ou 14 pouces de largeur raisonnable: 4.5 à 5 pouces et présentant un déport modéré (les roulements et vos muscles des bras apprécieront).

Pour les amateurs de conduite sportive, je conseille les Michelin XAS FF 165x80x13, gomme dure, qui vont très bien à nos autos, et sont toujours disponibles, quoique très chers (environ 150 euros pièce).

LA GEOMETRIE

Je ne vais pas vous faire un cours, car je suppose qu'en bons amateurs vous connaissez la signification des termes désignant les angles que prennent vos roues par rapport à la verticale et à l'axe de déplacement d'une auto. Voici les angles sur lesquels vous pouvez agir :

- a) Le parallélisme AV: de 2 à 4mm de pincement. Vers 2mm, moins de résistance à l'avancement, mais vers 4mm, un peu plus de grip du train av.
- b) L'angle de chasse AV: de 7 à 11 degrés d'origine. En dessous de 7 degrés, (je roule avec 5 degrés) la direction est plus légère, la voiture plus vive en entrée de virage, mais la stabilité en ligne droite moins bonne que vers 11. Pour avoir plus de rappel de la direction vers le point milieu, il faut aussi l'angle le plus élevé.
- c) Le carrossage AR: de 0 à -2mm. Plus de carrossage négatif (style ALPINE) donne une meilleure résistance à la dérive de l'arrière, donc une voiture plus stable en virages rapides. Mais, -2mm me semblent suffisants; inutile d'aller plus loin comme sur une Berlinette ou une Gordini car la suspension arrière plus élaborée du Djet et son moteur

- central le rendent naturellement plus stable de l'arrière que ses illustres consocuers, et font mieux travailler les pneus.
- d) Le parallélisme AR: de 3.5 à 4.5mm de pincement total. Le pincement à l'arrière sert à donner de la stabilité aux roues arrière. Le diminuer rend la voiture plus volage

Ces 4 valeurs sont en principe les seules réglables sur un Djet. Mais il en existe une autre que l'on peut changer moyennant quelques petites modifications: le carrossage avant.

En effet, notre Djet a hérité de la R8 le train avant, certes pas arriéré comme conception, mais affublé d'un réglage de charrette. Le carrossage présente par construction un angle positif de $1^{\circ}40'$ non réglable. C'est sans doute très bien pour la tenue des roulements, la maniabilité et la légèreté de la direction, mais c'est très mauvais pour le travail des pneumatiques en virages rapides et c'est moche. L'idéal pour nos autos et leurs pneus relativement étroits me semble 0 à -1° (en accord esthétique avec l'arrière) de carrossage négatif qui donne une meilleure précision et moins de dérive du train AV en virage. Comment faire, puisque ce n'est pas réglable?

Les gordinistes ont trouvé depuis longtemps la solution: repercer les 4 trous de fixation du triangle inférieur sur la traverse. Un déplacement de ces trous de 8mm vers l'extérieur enlève approximativement $2^{\circ}30'$ à votre carrossage d'origine et donne donc environ $-0^{\circ}50'$ de carrossage négatif. Super, mais quasiment impossible à réaliser sans outillage étant donné la proximité des trous d'origine. Fabriquez-vous un "canon" de perçage (un gabarit épais et costaud) et ne vous ratez pas car la traverse est soudée sur le châssis: la remplacer est un travail énorme nécessitant la dépose de la caisse! Et si vous voulez que vos réglages tiennent dans le temps, placez une tôle de renfort percée sous la tête des quatre boulons de fixation.

Nous voilà donc avec un Djet réglé à notre main. Bien sur tout excès dans un sens ou dans l'autre aboutira au même résultat: usure des pneus et tenue de route dégradée. Vérifiez aussi l'assiette de votre Djet (non ! pas ce qu'elle consomme, juste sa garde au sol). On peut éventuellement rajouter des cales sous les ressorts pour égaliser droite et gauche. N'oubliez pas non plus d'avoir des amortisseurs, des roulements, des rotules et des articulations élastiques en bon état...sans oublier les freins! De temps en temps, il vous faudra quant même ralentir.

Après toute cette technique, allez vous amuser et oublier les képis et leurs radars sur les circuits. Même hors des compétitions, les concentrations, démonstrations, essais libres et autres baptêmes de piste organisés à longueur d'année vous permettront à moindre frais de découvrir le plaisir de tracer des trajectoires avec votre Matra (et elle aimera ça, car elle a ça dans les gènes).
A
bientôt sur la piste.

Bernard Artis

SORTIE ST SETIERS Les 24 et 25 Janvier 2004

Eh oui, nous sommes les petits derniers inscrits du Club, et vous devinerez que c'était notre première sortie. Comme tant d'autres, nous sommes tombés dans le piège : faire un article pour le bulletin.

Rendez vous chez Danielle et Jean Paul vers 8 heures pour un départ en convoi . Arrivée à St Sétiers vers midi par un temps pourri. Heureusement que la bonne humeur règne parmi nous.

Après un bon repas à l'Auberge du Plateau, nous voilà partis pour voir le circuit du « Mas du Clos ». Cela n'a été qu'un aperçu. Seul un adorable cheval de trait nous a accueilli. Puis nous partons pour visiter la Cascade des Jarrauds, non loin du Lac de Vassivière. On a pu faire une rapide initiation au golf, plutôt la course à la balle dans la nature.

Nous revenons à l'auberge où est servi un repas animé et chaleureux.

La journée du lendemain s'annonce froide et ensoleillée. Après un dégivrage de nos bolides, nous partons faire du Quad sur le plateau. Initiation de mise en route en faisant deux tours autour de quatre boites en carton.

Puis nous voilà partis pour l'aventure dans des sentiers escarpés à la rencontre de neige, d'eau, de branches, et de boue pendant 1 H 30. Une halte pour se réchauffer a été la bien venue. Merci aux moniteurs de nous avoir fait découvrir ces paysages magnifiques.

Retour à l'hôtel ou nous nous restaurons. C'était génial. Merci à l'organisateur et à Bientôt lors de la prochaine sortie.

Serge et Anne marie



SORTIE DECRASSAGE DANS LA REGION DE LIMOGES le 28 Mars 2004

Rendez vous à 9 heures, par un temps magnifique, sur le parking du village martyr d'Oradour s/glane.

Tous les membres du Club se retrouvent autour d'un bon petit déjeuner offert par Mme et Mr Provost.

Ensuite visite du mémorial commenté par une charmante guide, avec traversée des ruines et du cimetière où reposent tous ceux qui ont péri le 10 juin 1944.

Vers midi, départ pour une belle balade sur les routes du Haut Limousin découvertes par Jean Claude et Béa. Nous les remercions sincèrement.

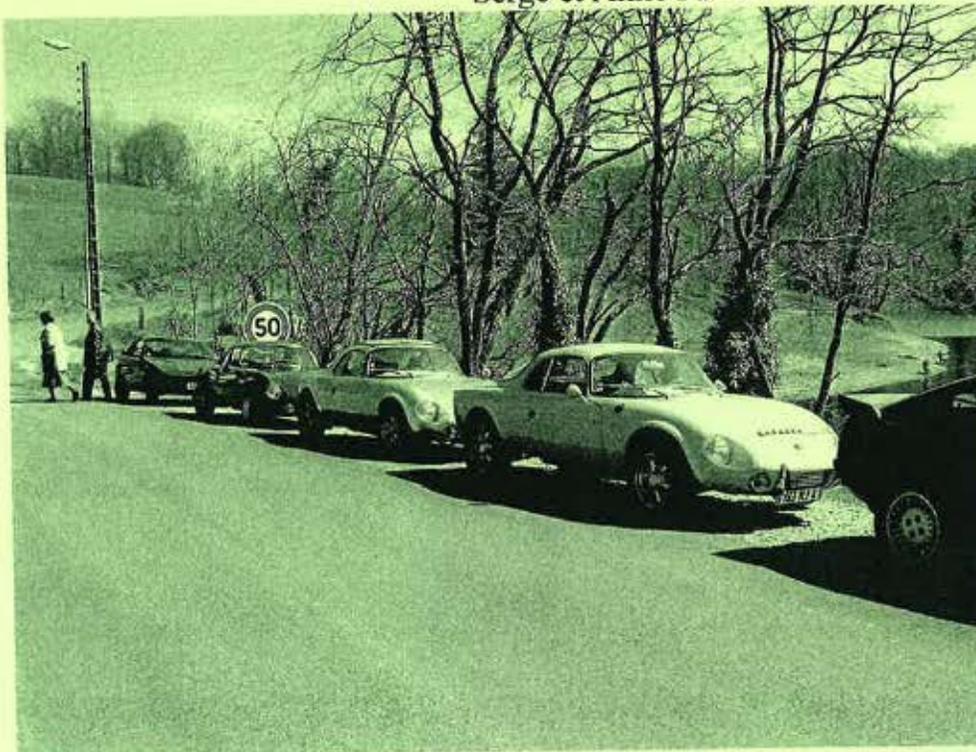
Nous nous retrouvons tous au « Pont du Dognon » pour le repas. Après ce copieux repas, nous partons pour Limoges afin de découvrir un atelier de réparation de locomotives à vapeur dirigé par des bénévoles.

Nous sommes très bien reçus avec explications d'un aperçu du fonctionnement de la vapeur, grosse mécanique et assez complexe.

Vers 18 Heures, nous quittons le groupe pour rejoindre le Berry et la Sologne. Début de retour un peu folklo, avec notre président et son épouse en tête, suivis d'un djet et de trois murena : erreur de direction au 1^{er} rond point, demi tour en catastrophe. Puis difficile de suivre ce fameux « point rouge » qu'on n'a pas réussi à rejoindre.

Alors à Bientôt et merci pour cette agréable journée.

Serge et Anne Marie



REFABRICATIONS

Nouveau produits disponibles :

- **Disque d'embrayage pour Matra Djet** Référence 1502 en échange standard Prix 30€
Disque disponible aussi en moyeu petites cannelures pour arbre de boîte type R12

Alors si vous avez des vieux disques, **NE LES JETEZ PAS** mais offrez les au club qui souhaite faire un stock de roulement.

- **Crochet de capot moteur chromé neuf** pour René Bonnet. Se monte aussi sur hard top de Missile.
Quantité limitée Prix 34€ pièce

- Quelques **kit moquette** sont encore à réserver. Envoyer votre chèque au siège du club 275€

En cours de fabrication :

- Couple conique 8*33 pour Djet
- Triangle inférieur Djet 5
- Kit pissette de lave glace

PETITES ANNONCES

Ci joint photo de manuels d'utilisation d'origine pour faciliter votre choix. Attention quantité limitée.
Stock en dépôt au Club.
Téléphone 06.62.32.45.31

Rancho découvrable France	8€
Rancho équipements complémentaires	8€
Rancho grand raid /AS/X	8€
Rancho additif notice utilisation Modèle 81	8€
Matra Simca Bagheera X	15€
Matra Simca Bagheera Chrysler France	15€
Matra Simca Bagheera Chrysler Europe	15€
Murena additif notice utilisation	10€
Murena Particularité 2.2	9€
Murena S(refabrication)	6€
Matra 530SX	9€
Matra notice 530	15€
Matra Djet (refabrication)	16€

