

DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 48

4ème 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 1 :	Henri Pescarolo à Mortefontaine le 31/10/2004	
Page 2 :	Sommaire, Mot de président,	
Pages 3 et 4:	Compte rendu Assemblée Générale	
Pages 5 à 9 :	Les étrangers descendent sur Romo	Y. Colmant
Page 10 :	Hommage René Bonnet	M. Touzelet
Page 11:	Fin de saison du Team Grente	O. Legriffon
Pages 12 à 13 :	Photos	
Pages 14 à 18 :	Quarante ans d'Automobiles Matra	M. Pin
Pages 19 à 23 :	1963 L'année de Tous les Espoirs	G. Scherrer
Page 24 :	Solitude	

MOT DU PRESIDENT

Oh quel bulletin !!!!! Les sorties automnales ont été satisfaisantes d'après vos rédactions.

Nous avons assumés à l'hommage René Bonnet. Notre ami Perruchon méritait bien cet effort même si le repas s'est envolé.

Nous avons subis une invasion sympathique de nos amis Belges à l'assemblée générale. Qu'ils sachent bien que toutes nos sorties leurs sont ouvertes. Et si ils sont montés comme des Gaulois, alors on les attend à st Sétiers (voir programmes).

J'espère que le père Noël aura choisi pleins de pièces qu'il vous faut dans la liste de pièces. Je vous attends sur les routes.

En attendant, toute l'équipe du bureau vous souhaite de passer de bonnes fêtes.

Le Président

COMPTE RENDU ASSEMBLEE GENERALE DU 2 et 3 Octobre 2004

Le club comptait 136 membres pour l'année 2004.
74 membres présents, 48 qui ont donné pouvoir ou ont répondu et 14 qui n'ont pas répondu.
A noter la présence d'une bonne délégation du club Belge conduite par Mr Colmant et leur président. Qu'ils soient remerciés de leur participation.

COMPTE RENDU MORAL

Compte rendu des sorties du club :

- St Sétier organisé par Mr Reuse, qui a eu lieu en Janvier. Etaient présents 27 personnes et 15 voitures.
- La sortie de décrassage organisée par Mr Provost de Bonnac : 26 personnes et 14 voitures
- La sortie annuelle dans l'Ardèche organisé par Mr Bareau : 18 personnes et 7 voitures +2 modernes
- Parc de St Cloud : 13 voitures et une vingtaine de personnes
- Monthléry coupe de L'Age D'Or présence d'environ 34 membres et 15 voitures sur le stand.

PREVISIONS 2005

Les 15.16 Janvier 2005 sortie hivernale à St Sétiers organisé par Mr Reuse.
Sortie de décrassage proposition de Mr Marcheix dans le Limousin
Sortie annuelle : L'Ile D'Oléron en principe week-end de L'Ascension. Et oui le Lundi de Pentecôte n'est plus férié.
Automobile Historique St Cloud, cette manifestation est reconduite. Nous ne connaissons pas encore la date.
Les coupes de l'Age D'Or ????? pas de renseignements Dijon ?? Le Mans ??? ou Monthléry ?????
L'Assemblée générale aura lieu les 1 et 2 Octobre 2005
Ce calendrier peut-être modifié suivant vos propositions. Le bureau est à votre écoute.

COTISATION 2004

Pour 2005, la cotisation reste inchangée et s'élève à 38 euros.
A savoir que l'année de cotisation va d'assemblée générale en assemblée générale donc :
TOUT MEMBRE N'AYANT PAS REGLE SA COTISATION ANNUELLE AU 31.12.2004
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 5^{ème} en championnat Maxi 1000.

Monsieur Delaunay André qui n'a pu faire que 3 courses dans la saison suite à diverses panes mécaniques. Il compte bien se rattrapé l'année prochaine.

Monsieur Moeglen Pierre lui aussi n'a fait que 3 courses de côte.

DIVERSES INFOS

Les tiers sortant : Melle Humbert Delphine et Mr Babut Bruno qui ont été réélus à l'unanimité.

Le compte rendu financier a été élu à l'unanimité.

Monsieur Colmant a fait une proposition qui a retenu toute l'attention du bureau et des membres présents :

Créer une amicale internationale Matra qui regrouperait tous les clubs Matra.

Le compte bancaire serait en Suisse. Le seul problème reste de choisir l'endroit du siège social : Strasbourg ou Bruxelles !!!

A noter aussi la participation de Mr Cerf avec son Djet qui n'est pas fini mais qu'il a rendu roulant pour participer à l'assemblée générale. Un exemple que certains membres pourraient suivre.

Monsieur Descat est venu avec une dépanneuse et une monoplace dessus (et non les Djet ne tombent pas en panne mais le sien sait se faire attendre)!!!!

COMPTE RENDU FINANCIER

RECETTES		DEPENSES	
Nature	Montant	Nature	Montant
		Achat pièces	29 184,13
		Sorties	10666,57
		Timbres	1226,65
		Frais de Bureau	1050,32
		Photocopies	1209,35
		Assurance	166,25
		Divers	2,05
Ventes pièces	24316,13		
Cotisation	4714		
Sorties	9814,9		
Divers	238,65		
<i>Sous Total</i>	<i>39083,68</i>	<i>Sous Total</i>	<i>43 505,32</i>
Solde 2003	6856,25		
TOTAL	45939,93	TOTAL	43 505,32
		Solde Créiteur 2004	2 434,61

DES ETRANGERS DESCENDENT SUR ROMO

Le BMC visite le RBMS

J'appartiens à deux clubs Matra différents. Je suis un étranger donc un belge. Je bénéficie ainsi de la part du Président de l'exception culturelle et je suis maintenant admis dans le saint des saints, le week-end de l'Assemblée Générale à ROMO. J'avais toujours pensé qu'un jour ou l'autre, j'en arriverais à y amener quelques uns de mes belges correligionnaires (les plus braves de la Gaule disait ce grand bavard de César. Depuis, on ne sais plus d'où venait Vercingétorix ni ou était Alésia. Même Astérix et Agecanonix en parlent sou-



Une belle monture au RV du samedi

vent mais sans nous donner plus de détails. Bizarre quand même...).

Donc en cette année 2004, J'avais mis au programme de faire comme les saumons et de remonter la Sauldre jusqu'à Romo. Quatre Murena, un Rancho, une Skôda Octavia, franchissent donc la ligne Maginot par quatre voies différentes. C'est le début d'une nouvelle invasion de mutants...

SOMMAIRE

- Le BMC visite le RBMS
- La remontée vers ROMO
- Où nous passons de la mise à sac du marché de Romo au rallye-charade solognot avec le RBMS
- Le marché matinal aux pièces Matra, L'AG et la visite de l'Espace Matra

La remontée vers Romo

Ce vendredi matin là, remontant le fleuve Meuse jusqu'à Dinant, la Murena rouge sang d'Henri et de Marie -Louise s'arrête auprès d'un Rancho vert Sologne, ça s'impose, Chargé à ras les amortisseurs

AR, ayant remonté la rivière Sambre. L'équipe fait route vers Philippeville charger Luc, Anne et un petit neveu qui venait fraîchement d'être promu grand frère... Deux plus cinq

égale sept. On prend la route vers Couvin et nous pénétrons en France à Gué d'Hossus. Au même moment, une Murena noire luxembourgeoise, pardon, bleu nuit, se prépare à franchir la ligne en provenance du Grand Duché de Luxembourg après un splendide braquage d'une banque à Luxembourg ville. Un break Skôda transportant un couple et deux enfants accompagnés (d'une remorque avec lits pliants et diverses choses nécessaires à la survie de bambins en déplacement) franchissent la frontière en zone ardennaise. Vercingétorix, où est-tu, on arrive! Sept plus cinq égale douze. De notre côté, nous devons retrouver la Murena présidentielle de Louis et Elsa à Rocroi en provenance de Bruxelles. Un appel sur le portable nous signale que le boss est de mauvaise humeur. Il a sorti sa Murena le matin, procédé au chargement des bagages et là, elle refuse de démarrer. Diagnostic rapide, problème électrique, rien n'arrête Louis, il a la pièce dans son coffre et le remplacement est vite fait. Un peu de retard, un nouveau rendez-vous est

fixé après Rethel où nous retrouvons Miguel, Christel et les deux filles. Après une visite de Rethel non prévue au programme, Louis et Elsa nous rejoignent. Tout le monde a le sourire. Nous sommes maintenant quatre voitures et treize personnes. Vincent, en provenance du GD de Luxembourg est arri-



Au parking de l'hôtel

vé au rendez-vous fixé entre Epernay et Sézanne, il va chercher un resto pour se rassasier tandis que nous pique-niquons (drôle de mot!) sur les hauteurs d'Epernay. Retrouvailles, on reprend la route, Vincent nanti d'un GPS et d'une Murena 2.2 prend l'avance et c'est sans encombre qu'on se retrouve au camping de Salbris chez Claude qui remonte de Bourgogne avec sa caravane. Cette fois, le sort est conjuré, nous ne sommes plus treize et l'équipe annoncée à Da-

nielle est au complet. Après l'installation à l'hôtel des Aubiers, nous envahissons un resto (le vendredi soir, il fait difficile de trouver un resto à Romo) où comme d'habitude, nous mangeons en silence et passons inaperçus parmi les nombreux solognots qui dînent dans ce rare resto ouvert. Le repas fut copieux, certains peu avertis des habitudes gastronomiques de la région ont même eu un peu de mal à terminer leur assiette.

Il se fait tard, les filles de Christel ont été très sages et nous rentrons à l'hôtel pour bénéficier d'un sommeil réparateur



Où nous passons de la mise à sac du marché de Romo au rallye-charade solognot avec le RBMS

Le lendemain, nous nous levons « pas trop tard » car nous avons un programme bien rempli ce matin avant de rejoindre le point de RV en début d'après-midi. Le petit déjeuner est lent, le patron reprend le collier après son jour de fermeture et il retrouve son hôtel envahi par une tribu de matraciens. La visite du marché de Romo est devenu un rite pour ceux qui m'accompagnaient les années précédentes.



Le but premier de cette visite n'est qu'une excuse. Puisque nous festoyons le soir, il faut acheter pain, beurre, saucisson, fromages, charcuteries et tripailles diverses. Mais ceci n'est qu'une couverture cachant

nos intentions véritables : découvrir les secrets des plats préparés à base de canard et préparés dans la région. Après notre razzia, il ne restait plus à la fermière qu'à replier son échoppe vide. Aussi, nous avons au cours des ans amélioré la technique... en passant commande par fax la semaine précédant notre visite..

Cette mission remplie, nous prenons tous le chemin de Souesmes où doit avoir lieu la rencontre entre tous les participants.

Nous nous arrêtons dans un coin paisible à l'entrée de Salbris pour prendre l'apéro et pour déjeuner. De temps à autre passent Djét, Missile, 530, Murena. Il est temps de rassembler les restes du repas et de prendre à notre tour la route vers l'église de Souesmes.

Nous nous parquons parmi les voitures déjà rangées et nous saluons nos hôtes qui nous accueillent tous très cordialement. La fraternité Matra existe encore, même si

certains clubs semblent l'oublier et préfèrent jouer cavalier seul. Danielle nous explique comment va se passer l'après-midi. Chaque équipage reçoit un document contenant une suite de charades permettant d'identifier les villages qui sont des lieux de passage d'un circuit qui nous permettra de visiter ce qui pour moi reste une des plus belles régions de France. Anne, vexée par une remarque géographique, se révèle une terrible interprète des charades qui nous sont proposées. Nous découvrons que les circonvolutions de son merveilleux petit cerveau lui permettent, même en terre inconnue, de relier des mots entre eux et avec des noms de lieu sur la carte de la région..

Nous visitons quelques lieux pittoresques ou historiques, à la recherche de la solution aux ques-

tions qui nous sont posées. Nous terminons l'après-midi par une visite d'un démolisseur sympa qui nous fait partager la richesse des épaves qu'il détient encore ainsi que des restaurations qu'il a mises en chantier.

Nous reprenons la route vers le centre aéré où nous remettons nos documents de contrôle. Il nous reste à retourner à l'hôtel après une après-midi bien chargée et ma foi très agréable malgré

quelques discussions sur les interprétations des charades et des routes à suivre... Une bonne douche et passer des vêtements plus adaptés à la soirée et nous voilà prêts au départ.

Les agapes vespérales et nocturnes des matraciens

Les enfants changés, les dames parées, les Matra se remplissent vers les huit heures et se rassemblent pour le départ. On a dit beaucoup de bien de la cérémonie rituel de l'apéro précédent le repas du soir. Chacun, sur base de mes dires, s'en faisait d'avance une joie. Aussi, je ne perds personne de la file de Matra qui me suivent dans la nuit qui est à présent tombée.

Pas évident de trouver à se garer dans le centre aéré pour mes amis qui ne le connaissent pas encore. La nuit se déchire quand le Président des RBMS sort pour nous accueillir. Je constate que tout le monde est déjà attablé. Un doute affreux m'assaille. L'accueil de Jean Paul est vraiment plus que cordial, amical et fort apprécié par le

reste de la tribu des belges matraciens qui m'accompagne dans notre pèlerinage aux sources de notre passion. Mais il y a eu un « stuut » dans notre programmation car à 8 heures, c'est le souper et pas l'apéro. L'apéro est donc fini ! J'imagine que nous allons être fouettés pour ce retard inadmissible à l'apéro aussi je présente le Président Louis et Dame Elsa au Maître de Romo. Et bien non, pas de fouet mais un accueil cordial. Jean Paul nous dirige vers une table d'honneur qui nous avait été réservée. Il nous présente aux membres présents en se

félicitant car il trouve très sympa qu'on vienne les visiter. Nous nous asseyons penauds, intimidés par les applaudissements des 150 personnes présentes.



Le repas était digne de sa renommée. La région de Romo est bien connue pour sa gastronomie. Le week end qui suit l'AG des RBMS est d'ailleurs un week end gastronomique très fréquenté. Le service est impeccable et souriant. Le vin régional (nous sommes près de la Loire) est fort apprécié et redemandé. Seul argument des demandeurs, leur grand sourire (désintéressé, qu'on ne se trompe pas!) qu'ils adressent aux charmantes dames chargées de l'approvisionnement des convives.



Le marché matinal aux pièces Matra, L'AG et la visite de l'Espace Matra

Le dimanche matin, fait exceptionnel, nous sommes debout avant l'aubergiste. Miguel, Luc et moi avons décidé d'aller à la vente de pièces détachées. Il faut savoir que nous n'avons qu'une heure pour regarder et acheter dans le choix important de pièces re-fabriquées par le club. Il y a foule et file. L'organisation est sans faille, mieux qu'un lancement à Kourou. Recherche de la pièce sur catalogue, on vous donne un bon, vous descendez chez la secrétaire et la trésorière qui encaisse et acquitte votre bo, retour au stand où vous recevez vos pièces en échange du bon acquitté. J'ai noté la présence de carnets de bord mise à jour pour Rancho et Murena 2.2. En échange, on en profite pour vendre quelques belges T-shirts à quelques membres intéressés par la qualité de notre artisanat. Voilà pourquoi nous sommes fiers d'être wallons. A ce propos, méfiez-vous, notre Miguel est imbattable à l'art de la vente! Les femmes avaient décidé de passer la matinée au bain des enfants et au lèche vitrine en ville. Elles nous retrouvent pour l'AG. Mais vient l'heure de l'AG. Nous avons pris une terrible leçon d'efficacité et de concision. Une petite heure et l'AG est expédiée.

Tout le monde a pu proposer la sortie qu'il envisage d'organiser, demander une re-fabrication de pièces, faire une suggestion.... Distribution d'entrées gratuites pour les membres souhaitant visiter l'Espace Matra et on passe à table pour un buffet froid mais copieux avant de se séparer. Dommage, nous étions déjà tout intégré à cette équipe. En ce qui me concerne, j'admire toujours la maîtrise avec laquelle cette assemblée est organisée. Je rêve de pouvoir trouver la possibilité d'organiser pareilles assemblées chez nous. L'après-midi, nous le consacrons à l'Espace Matra qui a bien évolué depuis son inauguration. Nous prenons le temps d'admirer tous les modèles commerciaux ou de compétition, de lire tous les textes accompagnant les objets. Henri et Marie Louise nous ont quitté avant le repas, ils devaient



être à Liège dans la soirée. Mais par quel itinéraire? La visite terminée, nous reprenons les véhicules pour quitter Romorantin.. Claude rejoint le



parking de Salbris, il redes-

cendra à son aise la semaine qui suit. Nous remontons cap Nord Est vers la vallée de la Loire. Cela nous permet de parcourir une dernière fois la zone forestière entre Romo et Gien.

Nous avons réservé quatre chambres en Pusaye, au célèbre hôtel du Donjon à Dammarie en Pusaye. Encore un petit souper entre amis, une bonne nuit et le lendemain nous reprenons la route vers la Meuse. Aucun accroc en route sauf un refueling en vol d'une Murena bleu nuit à immatriculation noir sur jaune au dessus de la Pusaye.

Vraiment, nous nous souviendrons encore longtemps de l'accueil que nous avons reçu au club RBMS. Un merci tout spécial à JP et Danielle.

HOMMAGE RENE BONNET

5 Septembre 2004

Champigny sur Marne

Ce week-end là, je ne suis pas prêt de l'oublier car j'ai participé à l'hommage René Bonnet au volant d'un magnifique Djet RB rouge que m'avait confié son propriétaire ne pouvant s'y rendre de lui même.

Lorsque j'arrivais à Romorantin, chez la famille Humbert, Peggy était déjà installée sur son plateau et nous sommes partis sans attendre, non sans une blague de Jean Paul : « ça fait quoi de conduire une voiture d'Homme, toi le garçon coiffeur »

La première partie du trajet se déroula sans incident jusqu'au péage autoroutier, à part quand Jean Paul me fait signe de doubler et que les gendarmes étaient quelques mètres plus loin pour m'arrêter. Bon, c'était seulement pour un contrôle papiers « ouf ».

Peu après l'entrée de l'autoroute, le Djet se mit à faire un bruit inquiétant. HORREUR, la température d'eau était à + 100 degrés. Alors qu'au péage elle oscillait entre 70° et 80°. Le bruit : c'était en fait, l'eau qui bouillonnait et qui s'échappait du vase d'expansion.

Je mis mon clignotant et je stoppais sur la bande d'arrêt d'urgence. Jean Paul qui me suivait avec le camion s'arrêta derrière moi. Je lui explique rapidement la situation et le seul choix que nous avions était de continuer à rouler jusqu'à la prochaine sortie qui n'était heureusement pas loin. Il fallait mettre le Djet sur la plateau à la place de la Barquette D.B. Je me retrouvais donc au volant de la D.B. Après un cours très succinct sur le maniement des vitesses. D'une « voiture d'homme », je me retrouvais à une « voiture de surhomme ». Mais bon, il y a plus désagréable, il faisait beau. Et comme me dit Jean Paul : « t'as pas le choix, faut que tu te débrouilles ».

Nous arrivâmes en fin de matinée à Soisy sur école au moulin d'Anne Marie et Daniel, ou nous étions hébergés pour le week-end. (merci encore pour l'accueil).

Dimanche matin, nous nous sommes rendu à Champigny, sur la place Lénine, où de nombreuses voitures de marque René Bonnet et Deutch Bonnet étaient déjà présentes. Un simple coup d'œil permettait de voir le génie de ce constructeur automobile.

Les visiteurs admiraient et discutaient avec les propriétaires. L'ambiance sous ce ciel bleu était très sympathique. Nous rejoignâmes le hall de la Mairie où une superbe exposition illustrait la vie et l'œuvre de René Bonnet.

Un pot nous fût offert par la Municipalité qui profitant du moment pour annoncer que le buffet initialement prévu n'aurait pas lieu pour motif de restriction budgétaire.

Du coup, les troupes se replièrent sur le seul resto à proximité des voitures, et ouvert le dimanche midi. Nous fûmes une bonne vingtaine du club à nous installer sur la terrasse. Le pauvre serveur eut bien du mal à caser ceux qui arrivèrent derrière nous.

Après un bon repas, vient l'heure du retour. La traversée de Paris au volant de la superbe barquette fût inoubliable, avec il faut le dire le « trouillomètre » à zéro. Nous avions comme éclaireur Daniel qui connaît et qui sait où il va. Ils sont fous ces parisiens !!!!

Le retour sur Romorantin se déroula sans aucun soucis mais à grande allure et un bon coup de soleil en prime. Heureusement pas de radar. Danielle était devant avec la clio mais elle ne savait pas que le compteur trichait. Alors 130 km/h réel tous le long du chemin.

P.S : Depuis le joint de culasse a été remplacé et la culasse rectifiée. Lors des essais, le nouveau joint n'a pas tenu le choc, le Djet chauffant soudainement, comme pour l'aller à Champigny. Du coup, ce satané moteur va finir sur un coin d'établi pour savoir ce qu'il a dans le ventre. Jean Paul aura t il le dernier mot ???

Michel Touzelet

FIN DE SAISON DU TEAM GRENTE

Voici le résumé des deux dernières courses. On pourrait intituler cet article, la guigne de fin de saison. Début Septembre nous sommes allés à NIMES. Le Team était bien représenté, nous étions une bonne dizaine sur le plateau de LEDENON. La poisse a commencé avec notre nouveau collecteur. Une soudure a rendu l'âme en fin de séance qualificative. Une série passable avec un ratatouillage aux environs de 6500 à 7000 trs/mn, qui nous fait perdre 2 secondes sur le chrono de l'an dernier et nous place au 7ème rang. Nous avons grâce à Nico fait ressouder le pot inox à SALON DE PROVENCE..... Une bonne soirée a suivi, arrosée d'un apéro Voironnais ramené par Sylvain, (un savant mélange de rosé et de myrtille). Fameux !

Le Dimanche je loupe mon départ à cause des ratatouillages et de l'engorgement du moteur, bilan, 12ème au premier virage. Après quelques tours de bagarre, j'accroche la 6^{ème} position. Mais à 6 tours de la fin, en doublant un retardataire (ce n'était pas le numéro 6 !) dans le triple gauche en bout de ligne droite, la roue arrière droite s'est complètement arrachée laissant les boulons vissés aux goujons. Il n'y a fort heureusement pas eu trop de dégâts : aile fripée et jante H.S. Abandon et chou blanc pour cette course ...

Fin Septembre, nous nous retrouvons à Dijon. Paul avait fait un joli pansement sur la voiture. Nous avons également opté pour mettre des roues de 15" en alu que nous avions en stock, plus costaud que les tôles. Ce que nous avait conseillé Mr ANDRUET l'an dernier à NIMES (cf. dernier article). Nous roulons de concert avec André croisé quelques Kms auparavant sur la route. Comme d'habitude sur un paddock "bordélique" à souhait, nous nous sommes retrouvés bannis dans le parking des remorques. Dès le samedi nous étions très nombreux, venus des 4 coins de France à humer l'essence, l'huile, à savourer les grillades, le Michel (très bon alcool de Valençay), le vin, un peu le jus de fruit et de l'eau quand même... Les qualifications se sont bien déroulées la voiture se comportant très bien avec le collecteur prêté par Jean-Paul et les nouvelles roues de 15" en alu. Je me place donc en 8ème position sur la grille, pas si mal compte tenu des forces en présence. André n'a pas eu de chance son auto tournant sur trois pistons, il n'a pu réaliser un bon temps. Nous avons profité de la soirée du samedi pour fêter l'anniversaire de Roger.

Bon départ de course, je conserve ma place de 8^{ème} et maintiens l'écart entre le djet et la mini 17 de Thiéfain, mon principal rival cette saison. A mi-course, englué dans un paquet de retardataires, je m'appête à prendre un tour à une dauphine. Le pilote de la Renault attaque de plus belle dans le virage de la cuvette. Il ne suit pas les consignes du drapeau bleu agité, et part alors à la faute en tête à queue. Les voitures qui suivaient n'ont eu que peu de choix: la Fiat de BLANCHANDIN prend le parti de passer à droite, moi à gauche. Mauvaise donne. La dauphine fait volte-face et percute la Matra à l'arrière droit. Il s'en est fallu d'un cheveu que je passe. Mais le bilan est lourd, les triangles et suspensions arrachés la carrosserie très abîmée jusqu'à la porte passager... Déception pour tout le Team de ne pas finir la course et surtout de terminer la saison de cette façon. Mais le moral est intact et nous allons travailler cet hiver pour remettre la voiture en état et « faire des perfs » l'année prochaine. André non plus n'a pas eu de chance. En effet dans le même virage sa courroie de pompe à eau s'est rompue. Quand je disais que c'était la poisse. Hein ! Je n'exagérais pas. Bon malgré tout ça nous sommes quand même classés 5^{ème} ex æquo dans notre classe, pas si mal ...

Le pilote

www.teamgrente.fr.st

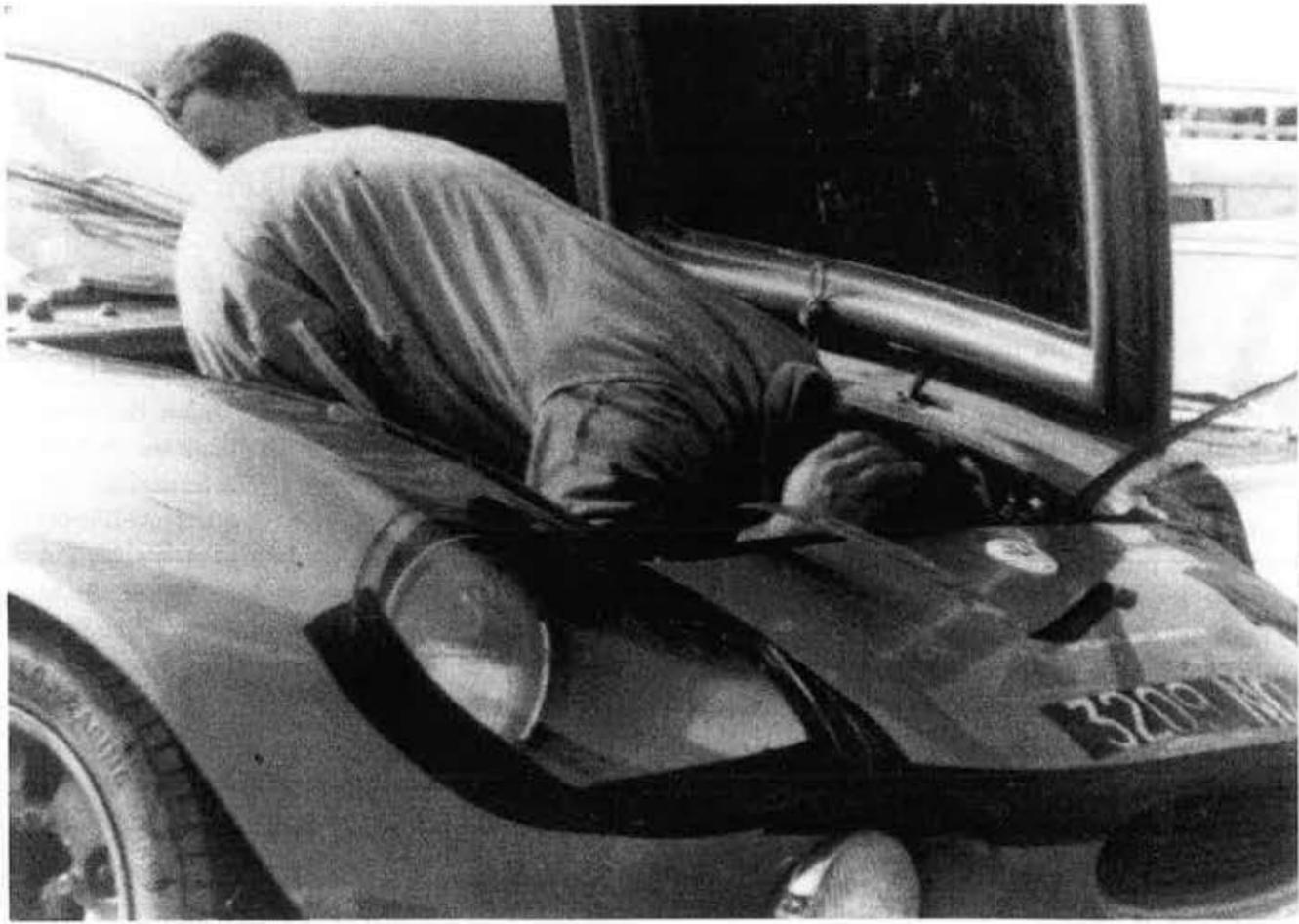


Assemblée Générale à Romorantin le 02 Octobre 2004

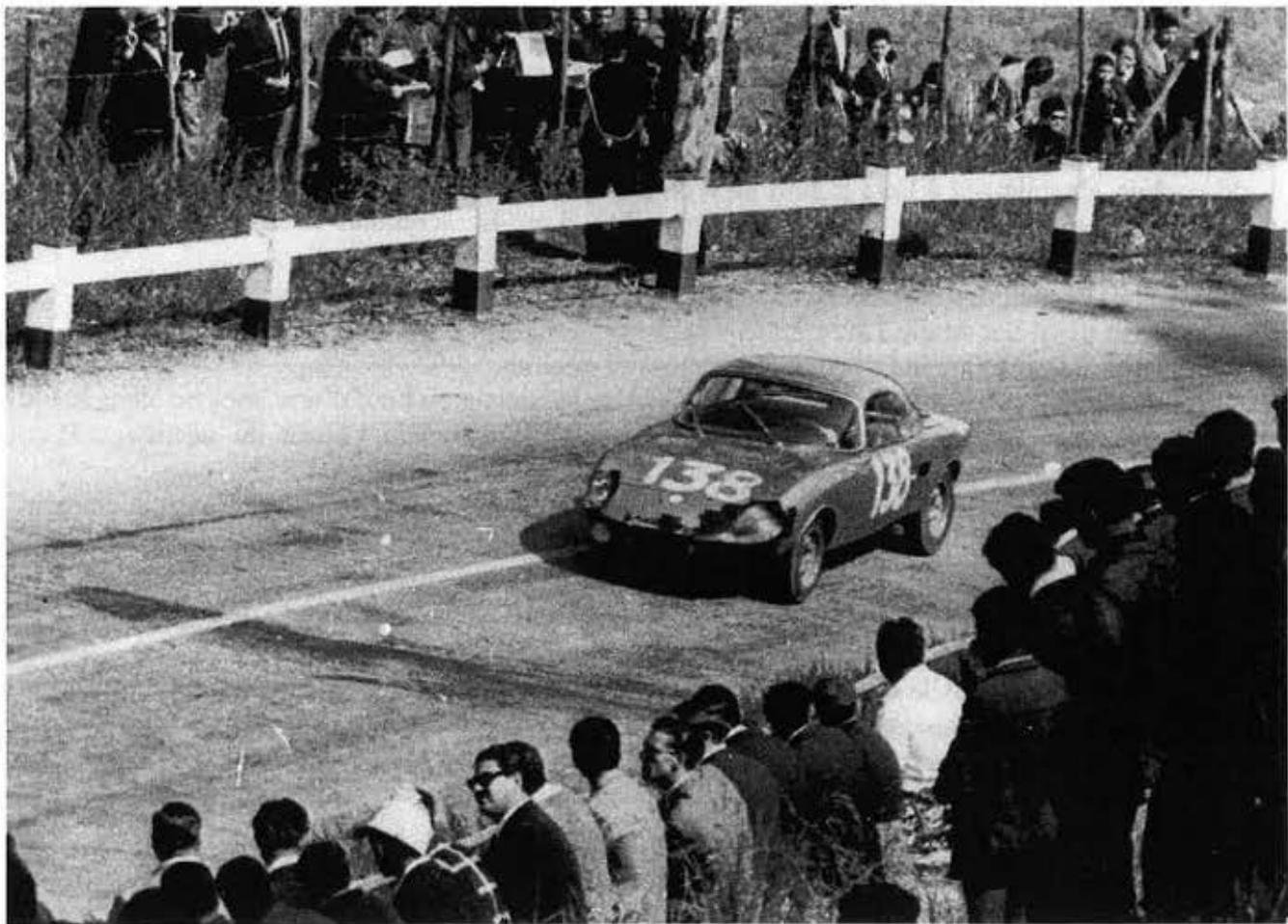


40 ans Matra à Mortefontaine le 31 Octobre 2004





Photos d'illustration de l'article page 19 à 23



QUARANTE ANS D'AUTOMOBILES MATRA.

Automobile Matra existe encore au travers de deux services, affublés au passage de titres en américain. L'un assure la fourniture légale des pièces détachées et l'autre est le bureau d'études, repris par le carrossier italien Pininfarina, qui le présentait d'ailleurs au dernier salon de Paris (prétendu mondial). Cela fait un peu grincer les dents des quelques trois mille licenciés du site industriel de Romorantin, lequel se trouve singulièrement sinistré par la regrettable fermeture des ateliers de fabrications de la marque. Et certaines mauvaises langues insinuaient que la veille du jour des morts était bien choisie pour cette manifestation... Enfin, rien n'est parfait et il convient avant tout de se féliciter de toutes organisations de nature à faire perdurer le souvenir de la marque, et nous avons assisté en l'occurrence à une fort sympathique réunion qui fêtait, en ce jour de Toussaint, trois anniversaires : quarante ans pour l'apparition de Matra dans le secteur automobile, trente pour celle de la Bagheera et vingt pour celle de l'Espace.

-Alors comme ça, vous allez à Mortefontaine ? J'y ai tourné il y a une quinzaine d'années, pour des essais de journalisme.

-Oui, nous y allons pour le quarantième anniversaire de Matra. Tu veux y participer avec Marie-Laure ? Si vous vous décidez, je vous prête mon Djet.

C'est ainsi que nous nous retrouvons chez les Humbert à Romorantin le 30 octobre, soir de l'absurde changement d'heure que l'on nous impose deux fois par an pour des raisons économiques que j'avoue n'avoir encore pas bien comprises et veille de l'imbécile « incitation » à circuler de jour en feux de croisement, cette fois-ci sous des prétextes fallacieux de sécurité. Le magnifique Djet gris de Delphine nous y attend, paré de superbes roues en aluminium qui, selon mon goût de béotien, le mettent autrement mieux en valeur que les tristes tôles embouties de R8 montées d'origine.

-Je vous préviens, les Pin, demain, départ à six heures pile. A quelle heure voulez-vous vous lever ? Et n'oubliez pas le changement d'heure !

Jean-Paul a pris énergiquement la direction des opérations...

Alors qu'il fait encore nuit noire, nous l'entendons s'agiter dans l'appartement. Il va et vient dans le couloir, s'appliquant à faire le plus de bruit possible. Marie-Laure regarde son réveil, qui gobe automatiquement l'heure de Grineouiche au satellite, et me dit : « rendors-toi, c'est pas l'heure ».

-Hé, les Pin, on part dans exactement vingt minutes !

-Mais non, Popaul, tu t'es gouré en changeant ton heure, il est quatre heures et demie.

-Comment tu sais ça, Marie-Laure ?

-Parce que mon réveil prend l'heure directement au satellite.

-Ah ! C'est bien ça les Pin. Ils vivent au fin fond de la Nièvre, au bout d'une impasse, dans le tdc du monde, ils ont même pas la télé, et ils reçoivent directement l'heure du satellite... Bon, rendormez-vous, je vous attends.

A la bonne heure de la nouvelle heure, nous retrouvons notre Jean-Paul attendant patiemment devant sa télé. Le directeur de l'Epaf, Bernard Balzeau, nous rejoint : « On y va, les gars. »

Et nous voilà partis à suivre la camionnette bleue de l'Epaf, qui attaque à fond de train...

Qu'est-ce que l'Epaf ? Simple : vous avez un accident avec votre chère voiture de collection.

Et paf ! Vite, Epaf ! (Entretien du Patrimoine Automobile Français).

Il fait encore nuit noire, la route est mouillée et le temps plutôt humide. La buée colle à l'intérieur du profond pare-brise malgré qu'il soit chauffant, et le brouillard se dépose à l'extérieur. Ceux qui en ont déjà utilisé savent ce que c'est de partir un petit matin brumeux à bord d'un Djet ayant passé la nuit dehors. Pour les autres, ils ont certainement vu des émissions du commandant

Cousteau à la télévision... Sauf que là, c'est pas vraiment le monde du silence. Nous nous arrêtons à une station service pour prendre de l'essence.

-Dis-donc, Michel, l'auto qu'on t'a confié, là, elle tape le 180. Tu devrais pas avoir de peine à nous suivre...

-Oui. Et le camion, il marche à combien ?

-150.

-Alors, ça ira, je vais pouvoir vous suivre. Mais j'y vois rien du tout.

-Tu as mis la soufflerie en route ?

-Tu m'as pas montré.

-Ah, il faut tout leur dire...'

La suite du voyage nous rappelle les interminables étapes du Tour Auto (le vrai), quand nous avons fait l'assistance à Tonton, l'année où il était parti tout-feu tout-flamme avec le Cyclope. A fond partout... Nous retrouvons avec plaisir l'ambiance particulière du Djet, qui n'est autre qu'un proto de course du début des années soixante, avec un confort sacrifié à la performance, la présence du moteur juste derrière les sièges, la dureté et la précision des commandes, et cette rigueur de trajectoires propre au moteur central. Un vrai bonheur !

Et nous arrivons à l'autodrome de Mortefontaine, construit en pleine forêt du nord de Paris dans les années 50/60, sur une propriété d'Henri Théodore Pigozzi, le directeur de Simca, pour les essais des véhicules de la marque. C'est une sorte de Montlhéry, avec un superbe anneau de vitesse (au revêtement de velours par rapport à celui du plateau de St Eutrope) qui entoure une immense aire d'essai, un intéressant circuit routier qui se développe autour de l'anneau, et des pistes plus ou moins cahoteuses servant à éprouver les suspensions. De plus, le site est équipé d'ateliers et de machines d'essais et de mesures très sophistiquées, permettant la mise au point et l'étude de fatigue des mécanismes d'automobiles. Il est exploité par un organisme appelé Ceram (Centre d'Essais et de Recherche Automobile et Mécanique) et géré conjointement par le bureau d'études de Matra et Pininfarina. On y accède par une petite route très étroite qui serpente entre les propriétés. Très bucolique.

L'accueil du club Matra Passion est sympathique. On nous demande gentiment si nous sommes inscrits.

-Nous sommes venus en remplacement d'un équipage qui s'est désisté.

Le contrôleur regarde sa liste.

-Oui, Michel Pin et Marie-Laure. Et vous venez avec le Djet de Delphine Humbert. Et vous êtes correspondants de la revue Rétro Passion...

Ils savent tout !

-Tu te mets à la file des voitures en attente, on va vous guider jusque dans l'anneau. Et je préviens pour qu'on te donne ton insigne de presse.

Aimable, rapide, efficace. Cela nous rappelle avec beaucoup de plaisir les contrôles de passages des rallyes VEC (Aujourd'hui, on dit VHC, suivant la méthode du « changement », qui consiste à changer le nom des choses sans changer les choses).

Le jour s'est levé et présente un ciel maussade. Un temps de Toussaint. Mais nous sommes enchantés de découvrir un parterre de Matra de toutes sortes et de toutes couleurs, soigneusement rangées sur l'aire du milieu de l'anneau. Nous sommes pris en main par des organisateurs souriants et efficaces, qui nous font garer le Djet à l'endroit voulu, avec un petit mot gentil au passage. La camionnette de l'Epaf a été tenue à l'écart, garée à l'orée du bois avec les véhicules non Matra. Bien fait pour eux !

Au loin est installée une grande tente d'accueil, où nous allons déguster un bon petit déjeuner. Pour la somme de 20 E pour deux personnes, on peut dire que le rapport qualité/prix de cette sortie est éminemment valable, avec un repas froid très convenable, et surtout l'avantage de pouvoir pénétrer sur le site de Mortefontaine, qui n'est pas ouvert normalement au public, pour d'évidentes raisons de confidentialité. Dommage que nous n'ayons pas pu tourner sur le circuit

routier, ou même simplement sur l'anneau ! Mais on ne peut pas tout avoir, et il convient ici de rendre hommage au Ceram, qui a gratuitement mis leurs installations à disposition, malgré que des essais s'y déroulaient (le centre fonctionne sans interruption). Nous faisons le tour des véhicules présents. Il n'y a que trois Djet, en comptant celui qui nous a emmenés. Peu de 530 et de Rancho, quelques Bagheera, Espace et Avantime, mais un grand nombre de Murena, de toutes formes et toutes couleurs. D'une manière générale, les voitures sont en bon état, propres, brillantes même, avenantes. Et l'on peut voir, à leurs mines réjouies, que leurs propriétaires ont beaucoup de plaisir à les utiliser. Chacun se salue, se congratule, raconte sa dernière aventure. L'ambiance est cordiale, amicale même. Beaucoup de ces gens sont d'anciens Matraciens, et fignolent avec amour et un brin de nostalgie ces véhicules qui sont le fruit du travail de leurs mains.

Nous retrouvons la glorieuse équipe de l'Epaf au grand complet, qui est venue pour procéder au démarrage de la MS 650 du Tour Auto qu'Henri Pescarolo va faire tourner en tout début d'après-midi. Il avait été chuchoté à l'avance que certains petits veinards pourraient faire un tour en compagnie du grand Henri, mais la rumeur est démentie, la démonstration ne devant se résumer qu'à trois tours d'anneau. Dommage. En guise de consolation, deux Audi, qui sont là pour des essais, effectueront une démonstration de patinage sur piste mouillée et amèneront des passagers au cours de ces démonstrations. Tout n'est pas perdu.

En plus de la 650 se trouve exposé l'Espace-F1, équipé comme vous le savez d'une mécanique de Williams Renault de Formule 1. Malheureusement, la très délicate procédure de démarrage du moteur et la non moins délicate méthode de pilotage de l'engin font qu'il est pratiquement inutilisable. Mais il reste tout de même impressionnant et il est bien intéressant d'avoir l'occasion de le regarder de près. Rappelons que ces voitures viennent du musée de Romorantin, que ceux d'entre vous qui ne l'ont pas encore visité doivent impérativement aller voir, toutes affaires cessantes. Grouillez-vous avant qu'un malheur n'arrive ! Rappelez-vous avec quelle rapidité l'impensable fermeture des ateliers de fabrications da Matra a été opérée, et les conséquences qui en découlent pour la gestion de la ville.

Les voitures sont placées sur trois sites : celui des simples participants, dont nous sommes, celui réservé aux véhicules qui vont figurer le sigle Matra en forme de flèche, soigneusement tracé au sol et destiné à être photographié depuis une plate-forme mobile de dix-sept mètres de haut, et celui des participants au concours d'élégance. Tout cela remarquablement bien ordonné, tout gentiment, net et sans bavure. Magistral.

L'heure est venue au jury du concours d'élégance, dont Delphine fait partie, de procéder à son inspection. J'avoue que je suis assez étranger à ce genre de chose. Pour moi, elles sont toutes belles et désirables ces voitures, et mon choix ne pourrait se faire que sur un coup de cœur totalement irréfléchi et injustifiable. Mais l'affaire paraît sérieuse. Chaque membre du jury dispose de fiches où il doit noter diverses caractéristiques du modèle considéré, et l'on voit les jurés se coucher pour regarder en dessous des jupes (des voitures), se plonger dans les étroits compartiments de moteurs, s'insinuer dans les habitacles. L'Inquisition. Je ne suis vraiment pas fait pour participer à ce genre d'épreuve. Il me semble que je ne pourrais pas me retenir de botter le cul de l'indiscret qui regarderait sous ma voiture, ou d'enfoncer la tête de celui qui irait renifler mon moteur. Mais il est vrai que je suis un sauvage. Même à Ste Marie, on se méfie de moi.

Bruno a emmené sa Murena jaune acide, qu'il a amoureusement restaurée de fond en comble pour cette présentation. Je l'ai vu faire, allant jusqu'à repeindre en noir mat les accessoires : cric, manivelle... Du travail d'orfèvre. Et la veille du départ, il se fait rentrer dedans à une station-service ! Pas bien grave : juste une écaille à l'aile arrière droite. Mais quand même...

On demande au public d'aller se placer autour des voitures disposées en forme de flèche, afin de compléter le sigle de Matra pour la photo aérienne. Bien répartis sur le cercle tracé au sol. La nacelle s'élève. Souriez. Clic clac, merci kodak !

Claquements dans le ciel. Plaf ! Plaf ! Plaf ! Plaf ! Voilà Pesca qui arrive avec son hélicoptère marqué d'une flamme vert acide, sa couleur fétiche (et son image de marque). Il est accueilli par l'incontournable Enzo Garavelloni, éminence grise de la manifestation, et Gérard Ducarouge, l'ancien responsable d'exploitation des voitures sport-prototypes de Matra, aujourd'hui consultant auprès de la nouvelle organisation monégasque de Venturi. Je fais quelques photos, métier oblige, et nous nous dirigeons vers le buffet pour le déjeuner.

L'Epaf au boulot. Jean-Paul, le chef-mécanicien en titre, a enfilé une combinaison jaune et rouge Matra-Shell d'époque et qui a fait les 24 heures du Mans. L'habit de lumière. Il le boudine un peu, mais ne l'empêche nullement d'aller se faufiler, les jambes en l'air, au fond de l'habitacle de la 650, pour activer l'extincteur de bord. Sécurité oblige. Les flashes crépitent. On procède ensuite au contrôle de la pression des pneus, à l'aide d'un petit compresseur autonome porté par une sorte de poussette à roulettes à l'aspect très compétition d'époque. Très pro. La batterie type aviation installée dans son logement à l'extrême arrière de la voiture, les trompettes d'aspiration d'air de l'injection d'essence du moteur dégagées de leurs caches, un liquide que j'imagine être de l'essence (mais qui est peut-être de la nitroglycérine) soigneusement introduit à l'aide d'une seringue dans lesdites trompettes, et le démarreur est sollicité. Je me suis placé vers l'avant du bolide pour échapper au bruit en direct de l'échappement, et je me marre à l'avance en attendant que tous ceux qui se sont collés à l'arrière se cavalent quand ça va cracher. Après quelques borborygmes dissonants, la musique tonitruante du douze cylindre se fait entendre. En fait, c'est moins fort que ce à quoi je m'attendais. Considérant que cette voiture est immatriculée pour pouvoir circuler sur les routes du Tour Auto (elle est équipée d'un compteur de Lamborghini Miura, seul à l'époque allant jusqu'à 300 à l'heure), peut-être que le bruit d'échappement a été un peu assourdi. Mais les gens se cavalent quand même. Après avoir chauffé le moteur par accélérations saccadées, Jean-Paul se glisse au volant et amène, non sans quelques difficultés, la voiture sur son aire de départ. Il m'expliquera plus tard que, non instruit de la grille particulière du levier de vitesses, il avait enclenché la seconde.

Tout le monde se regroupe autour du podium prévu pour les discours. Henri Pescarolo prend la parole le premier, avec cette élocution un peu pâteuse qui lui est particulière. Il est revêtu d'une combinaison de pilotage. (Tout à l'heure, j'ai entendu Enzo Garavelloni raconter que, le pressant de se préparer pour l'essai, il lui a répondu : « J'suis pas une gonzesse. J'vais pas mettre deux heures à m'pomponner... »). Après avoir remarqué que bien des assistants étaient de sa génération, le pilote au casque vert rappelle que le renouveau du sport automobile en France est passé par Matra, après que Jean-Luc Lagardère eût annoncé à une presse incrédule qu'il avait l'intention de gagner le championnat de Formule 1 et les 24 Heures du Mans, et qu'il eût demandé à ses ingénieurs de lui étudier un moteur de course à douze cylindres, s'alignant sur la référence de l'époque qui était Ferrari, mais insistant pour qu'à la puissance de ce moteur s'ajoute un son musical. Opération réussie en totalité, y compris pour la musicalité, que le public n'allait pas tarder à goûter, grâce à la préparation sérieuse de Jean-Paul Lambert. Enfin, il termine en remerciant les gens présents de leur action en faveur d'une conservation de la mémoire de Matra, que certains s'ingénient à enterrer aujourd'hui.

Prenant la suite, Philippe Guédon, ancien directeur d'Automobiles Matra, relève que le son d'un moteur est, tout comme en art, un peu dû au hasard, et se félicite d'avoir construit, avec ses collaborateurs et ouvriers, un million de voitures. Pas un mot pour les laissés pour compte de Romorantin et leurs fournisseurs, et apparemment aucun regret pour la fermeture des ateliers de fabrication. Il est vrai qu'ayant pris sa confortable retraite et placé son fils comme co-directeur du site de Mortefontaine, fabriquer des voitures ne peut plus lui être de quelque utilité.

Pescarolo s'installe au volant de la 650, Jean-Paul lui en rappelant les diverses commandes et l'aidant à boucler son harnais. Le fameux casque vert en tête, le pilote démarre en souplesse et se dirige vers l'anneau. Il y effectue ses trois tours à vitesse soutenue, dans cette musique si

caractéristique et que l'on n'oublie jamais du V12 Matra, et rentre sagement, arrêtant l'engin en douceur au milieu de la foule enthousiaste.

-Dis, Jean-Paul, à quelle vitesse tu crois qu'il marchait ?

-J'en ai pas la moindre idée...

-D'après toi, il a pris quel régime au moteur ?

-Entre 8 et 9000.

Avec une trentaine de km/h par mille t/mn, cela fait autour de 260 km/h...

Pescarolo reparti dans le ciel gris, la présentation des voitures gagnantes au concours d'élégance est annoncée. Un premier et un second sont primés par catégorie, ce qui permet aux deux Djet inscrits de remporter chacun une coupe. Carton plein ! Autant pour Guédon, qui avait « oublié » ce modèle dans son énumération des fabrications de Matra dans son discours.

Dans ce genre de manifestation, j'ai toujours un peu le sentiment que l'on se distribue les prix entre soi. C'est sans doute subjectif et dénué de tout fondement, mais j'imagine que cela ne doit pas être bien facile de choisir tel ou tel modèle, surtout quand on en connaît les propriétaires. Quoi qu'il en soit, cette distribution des prix se passe dans la bonne humeur, tout le monde paraissant satisfait. D'ailleurs, d'une manière générale, nous avons l'impression que tous ces gens s'entendent bien, malgré les inévitables dissensions, rivalités, critiques qui sont le lot de toute organisation, particulièrement au pays d'Astérix (dont le parc se trouve justement à deux pas).

Pour que la fête ait été complète, nous aurions voulu y rencontrer les figures importantes de l'aventure Matra : Jacques Hubert, projeteur des Djet, 530, 610 et 620, Paul Carillo, projeteur des 530, 620 et 630, Bernard Boyer, projeteur des 650, 660, 670 et monoplaces, Roland Roy, responsable des carrosseries de compétition, Jacques Nocher, styliste des 530 et Bagheera, Antoine Volanis, styliste des Bagheera 2, Muréna, Espace, Aimé Saugues, styliste du P 29, etc. Peut-être étaient-ils occupés ailleurs. Ou peut-être n'ont-ils pas été prévenus... Dommage.

Il reste maintenant à rentrer au bercail. Ayant trouvé que le moteur du Djet s'était mis à ratatouiller légèrement quand j'accélérais, j'ai demandé de l'aide à l'Epaf, qui m'a aussitôt délégué son mécanicien en chef pour une assistance rapprochée. Marie-Laure monte dans la camionnette, réputée plus confortable, et l'ordre de marche est inversé : le Djet ouvrant la route. A la nuit tombée, nous n'avons pas encore diagnostiqué la panne. « Je vais intervenir directement, continue à rouler ». Jean-Paul se tourne vers l'arrière, à genoux sur son siège. Il allume la lumière intérieure, ouvre le capot moteur et se plonge dans la mécanique tandis que nous dépassons des files de voitures. J'imagine la tête des gens qui voient en dessous d'eux cette espèce d'engin dans la bulle duquel ils aperçoivent, baignant dans une lumière glauque, un homme en combinaison jaune et rouge en train de barboter.

-Regarde, papa, le commandant Cousteau !

Et moi, je pense à Mermoz, terminant péniblement la traversée de l'Atlantique sud au ras des flots, son mécanicien Collenot, le corps à demi sorti de la carlingue, vidant une à une dans le circuit de refroidissement des moteurs les bouteilles de champagne qu'ils avaient emmené pour fêter leur arrivée...

-Vous êtes content, Collenot ?

-Oui, m'sieur Mermoz !

Un grand merci aux organisateurs de cette fête, le club Matra Passion et Gérard André, ainsi qu'aux partenaires qui ont permis qu'elle puisse se faire, en particulier le Ceram, le musée de Romorantin, Matra automobile, Pininfarina, D3 maquettes prototypes, et à titre personnel à Delphine Humbert pour le prêt de son Djet, à sa sympathique famille pour son si gentil accueil et à l'Epaf pour son efficace assistance (nous sommes arrivés à l'heure pour le dîner).

Michel Pin

1963 L'ANNEE DE TOUS LES ESPOIRS

G.SCHERER J.P.HUMBERT

L'année 1963 commence avec le retour tant attendu de Claude BONNET pour seconder son père.

Les deux Djet PS1 et PS3 alternent les démonstrations chez FAIRWAY à Paris ou chez DECROSE en Belgique avec les inévitables reconditionnements chez CHAPPE ou les modifications à CHAMPIGNY.

Il devient évident pour Claude et son père, que le succès remporté par cette voiture éclipse totalement la Le Mans mais qu'elle ne peut pas avoir un débouché commercial viable et rentable dans sa conception actuelle.

La technique du châssis multitubulaire noyé dans le plastique est beaucoup trop délicate, de plus elle est complexe et onéreuse à fabriquer pour une voiture destinée à un usage non strictement réservé à la compétition.

A cette époque la grande majorité des voitures de compétition ne se déplaçait pas encore systématiquement sur des remorques ou dans des camions ! Bien que n'étant pas encore homologuées, elles se rendaient par la route sur les principaux circuits avec des immatriculations « Usine » ou avec des cartes grises provisoires correspondant à des modèles déjà homologués quand elles étaient engagées au nom de certains pilotes.

Fasciné dès sa sortie par cette voiture, j'essayais par tous les moyens de savoir auprès de René BONNET si il n'y avait pas une solution pour en acquérir une, ne serait-ce qu'en morceaux, et la réponse était toujours la même :

« Tu n'y penses pas...chaque fois que tu monteras sur un trottoir pour te garer, tu reviendras nous voir pour qu'on te refasse les réglages de suspension !... »

J'ai dû attendre 1966 pour avoir enfin le plaisir d'avoir mon Djet ; il était bien abimé, c'est sûr, c'était un châssis poutre, le 1001, le premier à être homologué et il avait servi à tout faire à Champigny depuis sa naissance : Rallyes, Circuits, essais d'aménagements de carrosseries, de suspensions, d'équipement moteur et boîte, d'échappements etc...la liste en serait trop longue à établir.

La recherche des tubulaires a continué à me passionner et les 3 que j'ai récupérés depuis 1971 et tous les autres que j'ai retrouvés et identifiés par la suite dans des états souvent difficilement descriptibles, m'ont permis de me rendre compte de ce que voulait dire René BONNET par cette phrase dont je me souviens encore. Nous y reviendrons plus tard si on aborde les aspects spécifiques liés à l'entretien et à la restauration de ce type de voiture.

Jacques HUBERT doit encore une fois se remettre à la planche à dessin avec comme objectif d'avoir fini pour hier !

Et le travail est important car c'est une nouvelle voiture qu'il faut concevoir, de la même forme bien sûr, ou peu s'en faut, mais fondamentalement différente.

Une caisse sans châssis est commandée à Chappe, elle sera livrée le 21 Janvier pour mettre au point un châssis poutre, technique bien connue depuis l'époque DB, conception qui se prête plus facilement à une fabrication industrielle.

Il adopte à l'arrière une suspension à triangles superposés, porte moyeu alu, doubles ressorts et doubles amortisseurs, schéma inspiré des toutes nouvelles Jaguar E , évitant l'utilisation de combinés ressort-amortisseur encore inconnus dans les fabrications françaises courantes.(ceux du tubulaire avaient été fait de toutes pièces à Champigny à partir d'amortisseurs standard).

A l'avant une traverse de R8 est modifiée pour retrouver les voies du Djet tubulaire.

Les roues vont passer en 15 pouces résolvant à la fois le problème du coût lié à la fonderie magnésium des roues de 13 , et le réusinage toujours délicat des plateaux en 6 goujons. Elles permettent aussi l'adaptation directe des freins à disque, et des porte- moyeux standards de la R8.

Avantage supplémentaire, le diamètre plus important des pneumatiques permet d'atteindre une vitesse de pointe intéressante sans pour autant disposer d'un moteur capable de tourner à 8000 t/mn !

Esthétiquement par contre, le passage aux roues tôle de 15 fait ressortir un peu plus l'étréoussse des voies et impose l'agrandissement des passages de roues . Cette opération dégrade, à mon avis, l'homogénéité de la ligne en lui faisant perdre ce côté 'petit prototype' collé au bitume qui faisait une grande partie de son charme.

Pour les amateurs, je vous recommande de demander à Jean-Paul une démonstration de l'aspect que peut prendre un Djet châssis poutre équipé de jantes Magnésium 6 trous d'origine, vous aurez l'impression d'avoir changé de voiture !

A noter que pour le «Bureau d'études » de René Bonnet, les appellations étaient différentes à cette époque.

Les tubulaires s'appelaient les « petites », les plans portaient la référence CRB1 pour Coach René Bonnet 1er modèle ; le châssis poutre adopta naturellement la référence suivante, c'est à dire CRB 2.

Au point de vue commercial, c'est Claude Bonnet, à ma connaissance, qui insista pour introduire une notion d'évolution dans le sens de la sophistication des voitures, un peu comme les anglais avec Stage 2 puis 3 ou plus et imposa la logique Djet I pour le modèle standard puis II pour la version Hémisphérique et III et IV pour les tubulaires avec hémisphérique ou double arbre.

Cette caisse sans châssis est livrée pratiquement en même temps que le modèle presque définitif des tubulaires (PS4).

Les suivants seront référencés par Chappe à compter du repère 55 .(noté : Rep CG 55 et suivants dans la suite de cette histoire).

Parallèlement à l'étude et la réalisation de ce nouveau Djet, « l'ingénieur » Jacques Hubert fait modifier la barquette pour satisfaire au nouveau règlement édicté par la CSI pour la catégorie « Sport » de l'année 63 .

En plus des cotes minimales imposées pour le pare-brise et la définition de la hauteur dite protégée, ce règlement introduit des dimensions minimales pour les portières (50 x 30 cm). Jacques Hubert opte pour une transformation de la barquette en coupé avec toit permettant, en utilisant le pare-brise du Djet, de satisfaire à cette réglementation et de ne pas trop perdre en aérodynamique.

René Bonnet n'est pas le seul à être obligé de repenser sa voiture pour Le Mans . Chez Alpine, le superbe châssis dessiné par Len Terry sur les bases de la Lotus XXIII , est lui aussi

à reprendre en toute hâte pour pouvoir disposer d'une voiture prête pour les essais du 7 Avril sur le circuit du Mans.

Les structures avant et arrière vont être conservées (triangulation, roues freins etc.); la liaison entre les deux structures sera assurée par un tube de gros diamètre permettant de concilier rigidité et dégagement suffisant pour les portières.

Le début de l'année 63 voit aussi l'arrivée dans l'équipe de Jean-Pierre BELTOISE qui effectue un début très prometteur sur Missile aux Routes du Nord où, même s'il est contraint à l'abandon, il se montre systématiquement plus rapide que les deux autres Missiles engagés par l'équipe RB.

Aux Etats Unis, Howard Hanna sur PS2 doit abandonner à la 4ème heure aux 12 Heures Internationales de Floride courues le 23 Mars à Sebring, suite à une rupture du joint de culasse, faiblesse caractéristique des premiers moteurs GORDINI (déformation des boulons de fixation de culasse ?).

TARGA FLORIO Mai 1963

Après Sebring, la première épreuve de renommée mondiale en 1963 choisie par René Bonnet pour assurer le développement commercial de ses voitures (ce qui lui a toujours paru indispensable de faire au niveau international), sera la Targa Florio disputée sur le circuit des Madonies, en Sicile, le 5 Mai 1963.

Quatre tubulaires neufs vont être préparés pour cette épreuve. Seule nouveauté, l'apparition de persiennes sur les côtés du compartiment moteur mais pour l'instant orientées vers l'avant comme des prises d'air. (à noter que, pour Sebring, Hanna avait, lui aussi, adapté des écopés en bas du caisson moteur, près du passage de roue.)

Rep CG 55 propriété de Fernand CARPENTIER dont il partagera le volant avec Gérard LAUREAU ,

Rep CG 56 propriété de Bruno BASINI qu'il conduira avec Jean VINATIER,

Rep CG 57 propriété de BIGRAT associé pour l'occasion à BOBROWSKI qui a délaissé son Abarth,

Rep CG 58 propriété du fidèle client Roland CHARRIERE qui pour l'occasion aura comme pilote adjoint le « petit jeune » Jean-Pierre BELTOISE .

Les engagements ont été panachés :

Deux voitures Rep CG 55 et 57 équipées du double arbre 1000 cm³ prennent le départ dans la catégorie Prototype moins de 1000 cm³, les deux autres Rep CG 56 et 58 sont dans la catégorie supérieure soit de 1000 à 2000 cm³ et avec leur moteur hémisphérique 1100 cm³ elles vont se retrouver en concurrence directe avec des Porsche et Ferrari 2 litres.

La voiture de Bigrat (Rep CG 57) ne sera finie que quelques jours avant le départ de la Targa à cause d'un moteur posant des problèmes.

Bigrat raconte qu'on continuait encore à faire des essais dans l'avenue du Général de Gaulle devant les ateliers de Champigny à 2 heures du matin le jour où il devait la récupérer pour l'envoyer en Sicile.

Bigrat fit partir la remorque à vide chez un ami garagiste de Grasse et il attendit que sa voiture soit enfin prête pour descendre à son volant et retrouver la remorque le lendemain matin pour rattraper le temps perdu et continuer le voyage dans des conditions normales. Autant dire que les essais avaient du être couronnés de succès car à cette époque il n'y avait pas beaucoup de kilomètres d'autoroute construits entre Paris et Grasse. C'est vrai qu'il n'y avait pas non plus de limitations de vitesse...

Sur place aux essais Claude Bobrowski fait le meilleur temps des Djet. Il connaissait déjà ce circuit de 72 km ayant auparavant couru la Targa avec Rosinsky sur Alfa. Mais peut-on vraiment connaître un circuit d'une telle longueur qui doit comporter quelque chose comme 800 virages tous d'apparences plus ou moins similaire mais dont certains constituent de vrais pièges soit qu'ils se referment brutalement, soit au contraire paraissent très difficiles et vous contraignent à trop ralentir alors que brusquement, ils s'élargissent et vous vous rendez compte que vous avez perdu tout votre élan et des paquets de secondes par la même occasion.

Il faut noter que Claude Bobrowski avait acheté une Abarth 1000 cm³ 2ACT cette année là pour disputer le championnat du monde des moins de 1000 cm³. Mais il n'était pas très chaud pour disputer cette épreuve avec cette voiture estimant que sa tenue de route était proche de celle d'une patinette et c'est avec un certain soulagement qu'il avait accepté de partager le volant du Djet de Bigrat. Enfin, partager est un bien grand mot car Bigrat s'était engagé à ne pas effectuer plus d'un tour de circuit. (pour éviter sans doute de faire chuter la moyenne ?)

Jean-Pierre Beltoise dont c'était la première compétition en circuit fermé essayait d'apprendre le parcours au volant d'une vieille Chevrolet. Il se rendait compte que la notion de trajectoire idéale comme il en avait l'habitude dans ses compétitions en moto ne lui était d'aucune utilité sur ce tracé.

Il fallait conduire à vue, se tenir au milieu de ces routes bombées dans les rares tronçons de ligne droite et se servir de la pente de la route dans chaque virage. En plus il faut se méfier en permanence des petites bornes en béton qui la bordent de chaque côté, un dérapage mal contrôlé et c'est la casse assurée.

Le Dimanche, deux heures avant la course, un invité de l'équipe (qui ?) chargé d'amener la voiture de Bigrat du Garage où elle avait été garée, jusqu'au circuit, va taper de l'avant gauche un parapet de pont en pierre.

Commencera alors une mémorable partie de mécanique pour changer le radiateur et redonner avec force adhésif une physionomie à peu près présentable à cette voiture pour prendre le départ.

La course ne sera pas une promenade de santé pour l'équipe René BONNET.

C'est d'abord Roland Charriere numéro de course 152 qui est contraint à l'abandon, support moteur cassé à l'issue du premier tour, privant Jean-Pierre Beltoise d'une première confrontation internationale. (ces premiers supports étaient constitués de deux platines en tôle mince pliée et soudée, reliées entre elles par un simple tube de 25 CD 4 S contournant la poulie de sortie du vilebrequin, l'ensemble devant peser à peu près 300 grammes avant peinture ! à comparer à la traverse moteur d'une R8 par exemple).

Gérard Laureau abandonnera lui aussi avec la voiture de Carpentier, numéro de course 142, son moteur 2 ACT ayant serré.

Claude Bobrowski sur la deuxième double arbre, numéro de course 138, est le mieux placé de l'équipe. Il devance facilement la Fiat Abarth de Hanrioud/Gauvin mais heurte une de ces fameuses bornes après un tête à queue sur la route détrempée par un violent orage qui s'abat sur le circuit alors qu'il parcourait son huitième tour.

Il faut dire qu'effectuer 70 km sous la pluie et sur ces routes est un véritable calvaire, surtout pour lui. Déjà, pendant 30 km, il avait dû se battre pour récupérer une bougie de rechange qui roulait sous ses pieds et qui pouvait à tout moment venir se coincer sous l'accélérateur.

Résultat : une roue cassée, une fusée et une suspension tordues (quid du châssis avant ?) et obligation d'abandonner la voiture sur le côté de la route où elle sera partiellement cannibalisée par des spectateurs amateurs de souvenirs gratuits et authentiques (roues, volant, et différentes bricoles...).

Persuadé d'avoir tout perdu, il rejoindra son hôtel pour se coucher et récupérer après une journée très mal commencée et terminée sans gloire. Il fut littéralement sorti de son lit par un journaliste venu le chercher pour qu'il aille recevoir la coupe récompensant la première place de la catégorie 1000 cm³. Car, malgré son abandon, il avait été quand même classé (en 20^{ème} position) mais surtout premier de sa catégorie.

Jean Vinatier et Bruno Basini, numéro de course 158, obtiennent le meilleur résultat au classement général en terminant à la 17^{ème} place et finissent troisième de la catégorie 1000 à 2000 cm³.

Ils affrontaient dans leur catégorie la Porsche 8 cylindres prototype N° 160 de Bonnier/Abate (230 CV) vainqueur de l'épreuve au classement général, la Ferrari 2 litres de Bandini/Scarfiotti et d'autres clients du même genre, y compris une Austin-Cooper bi-moteur confiée à Paul Frère et John Whitmore qui fut contrainte de finir la course sur un seul moteur après avoir usé avec bonheur un train de pneus tous les deux tours.

Jean Vinatier racontait dans quelles conditions inconcevables, il avait terminé l'épreuve. En effet, à la Targa, dès que le vainqueur de l'épreuve a parcouru ses 10 tours du circuit, les spectateurs considèrent que la course est terminée et de ce fait que la route est de nouveau ouverte, alors que de nombreux concurrents sont encore à essayer de maintenir leur classement et ne lâchent pas la pression.

C'est ainsi qu'il racontait avoir dû doubler dans son dernier tour plus d'une centaine de voitures, en avoir croisé une bonne dizaine et en plus avoir même été obligé de s'arrêter pour laisser manœuvrer un car du service d'ordre qui s'apprêtait à partir..

Claude Bobrowski n'était pas la seule victime de l'orage. La Ferrari 2 litres conduite alors par Mairesse venu en renfort de Bandini / Scarfiotti, ne menait que d'une trentaine de secondes devant la Porsche de Bonnier.

La pluie violente qui s'abattit sur le circuit fut catastrophique pour la Ferrari devenue particulièrement délicate à conduire sur cette route détrempée et Mairesse ne put éviter de partir en tête à queue à seulement 2 kilomètres de l'arrivée.

Il finit l'épreuve en traînant son capot ouvert derrière lui mais devait assister impuissant à la victoire de Bonnier qui remportait cette épreuve avec 12 secondes d'avance.

A suivre..

Reproduction interdite sans accord écrit des auteurs

« SOLITUDE »

J'ai rencontré Claude Bonnet lors du dernier Grand Prix de l'Age d' Or. Il se promenait, seul, sous une pluie battante, par ce Samedi matin de Juin .

Nous nous sommes retrouvés avec le plaisir habituel et, à l'abri sous la première bâche venue, nous avons discuté pendant plus d'une heure. Sujet du jour: la nostalgie et l'émotion pour lui, en cette année du centenaire de son père, au centre de l'anneau mythique dans lequel il vécut de grandes heures de son enfance et de sa jeunesse . Il évoque les tentatives de records (dangereux) de son père, à une époque où les pneus ne tenaient pas et déchappaient souvent. Ou bien son premier tour de l'anneau, à 11 ans je crois, dans une 4CV, comme un rituel initiatique qui modifia leur rapports pour toujours. Ou bien encore, ses propres records de nuit, à la lueurs de torches placées comme repères sur la piste...

Je redécouvre sa carrière de pilote et ses réussites personnelles sur l'asphalte. Il ne peut éviter d'évoquer la fin de l'aventure René BONNET et les conditions de la reprise par Matra qui sonna le glas de la marque.

Le temps passe et les essais se poursuivent. Nous parlons dans une forme d'indifférence générale, hormis la visite de quelques amateurs, alors que sur la piste tournent Olivier et André sur leurs Djets respectifs .

A ce moment précis, je me suis senti désabusé :

Comment est-il possible, dans une manifestation aussi prestigieuse et symbolique que la der des der de Montlhéry, qu'un homme tel que Claude Bonnet, qui a participé à l'histoire de l'automobile française en s'impliquant dans la création de voitures qui tournent en ce moment même sur le circuit, qui a initié la formule V en France, qui a dirigé l'usine René Bonnet,..., peut-il resté anonyme aujourd'hui, sans être officiellement reconnu, voire honoré, en son nom et en celui de son père ?

Peut-être est-il resté en retrait trop longtemps du monde sportif, ou bien sa modestie le pousse-t-elle à attendre, des autres, une initiative qui rétablirait la place des voitures René BONNET dans la mémoire collective.

Imaginerait-on « feus » *Colin Chapman* ou *John Cooper* se promenant à Goodwood ou à Silverstone, sans être fêtés comme des invités de marque dont la présence valorise le meeting.

Il va falloir faire quelque chose !

A. Navarro