

DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 49

1er TRIMESTRE 2005

**Club R.B.M.S 26 rue du village des papillons
41200 ROMORANTIN Tél : 02.54.76.02.23
Association Loi 1901**

SOMMAIRE

Page 2 :	Sommaire, Mot du président,	
Page 3 :	Liste des membres 2005	
Page 4 :	Calendrier des courses	
Page 5 :	Sortie Annuelle, Hommage René Bonnet, LM Story	
Pages 6 et 7:	La traversée de Paris, Petites annonces, nouveauté	D. Bombaud
Pages 8 et 9:	La Rondponite	O. Mesnard
Pages 10 à 12 :	La concurrence est plus dangereuse que prévue	G. Scherer
Pages 13 à 15 :	St Setier 2005	A. Legal
Page 16 :	Dessin de la petite Louise Donne	

MOT DU PRESIDENT

Chers membres, chers amis,

Bientôt la 1^{ère} sortie aura lieu (programme ci-joint) .Bien sûr nous comptons sur votre présence .J'espère que vous avez profité de l'hiver pour réviser votre voiture.Pour ceux qui sont encore au stade de la restauration, la participation en véhicule moderne est acceptée.

Il y a aussi l'hommage René Bonnet à Vaumas où je souhaiterais une participation massive de voiture de bonne qualité.

Je profite de cette présente pour remercier tous ceux et ils sont nombreux qui nous ont présenté leurs vœux ainsi que ceux qui sont passés nous dire bonjour à Rétromobile.

Bon à vos outils et je vous donne rendez-vous aux différentes manifestations de cette année

Votre président

LISTE DES MEMBRES 2005

01-AIN		38-ISERE		68-HAUT RHIN		PAYS ETRANGERS	
Berry Alain	Jasseron	Filtzyk David	Villemairieu	Moeiglen Pierre	Ranspach Wessorfing	Belgique	
03-ALLIER		41-LOIR ET CHER		69-RHONE			
Mourton Patrik	Montlucon	Bellanger Gael	Thore la Rochette	Bridoux Jean	Chaponost		Colmant
06-ALPES MARITIME		42-LOIRE		70-SAONE (HAUTE)			Delouvro
Giraud Robert	Auribeau s/ siagne	Michel Roland	Romorantin	Billy Hervé	Champay		Gauens W.
06-ARDENNES		44-LOIRE ATLANTIQUE		72-SARTHE			Lallemand
Berris Yves	Charleville Mazières	Auffroy Gérard	Romorantin	Descat Serge	Allonnes	Allemagne	Frankie
13-BOUCHES DU RHONE		45-LOIRET		73-SAVOIE			Meyer
Scars Claude	Marseille	Beauvilliet Etienne	Vendôme	Lhemery Bernard	Le mans		Ritter
14-CALVADOS		46-LOT		74-HAUTE SAVOIE			Trachslar
Grente Jean Claude	Lisleux	Jardet Christophe	Selles sur cher	Gros Pierre Alain	Chambéry le vieux	Suisse	
16-CHARENTE		47-LOT ET GARONNE		75-PARIS			
Bosseboeuf Michel	Sers	Conquet Charles	St Etienne	Paulime Andre	Epagny	Pays Bas	
18-CHER		48-MAINE ET LOIRE		76-SEINE MARITIME			
Chevallier Serge	Brinay	Payssot Gerard	St Etienne	Pes Jean Jacques	Paris		
Martin Michel	Trouy	Buty Guy	St Etienne	Vaiat Ghislaine	Paris		
Touzelet Michel	Mery sur cher	Courtin Pierre	Coueron	Calu Thierry	Rouen		
21-COTE D'OR		50-MANCHE		77-SEINE ET MARNE			
Derouesiaux Christian	Perros Guirec	Scherer Gerard	Nantes	Cerf Michel	Messy		
Lejour Jean Louis	Langueux	James Romuald	Ramoulu	Pires Rene	Dammartin en goele		
22-COTE D'ARMOR		51-MARNE		78-LES YVELINES			
Pannier Dominique	Le releck kerhuon	Boulinois Jean Marie	St Firmin des bois	Thilmonnier Laurent	Sartrouville		
Paviot Alain	Uzes	Boulinois David	Tour de Faurb	Barreau Claude	Bessines		
Reuse Bernard	Pont at Esprit	Perinet Guy	Cabrelets	Navarro Alain	Amlens		
23-CREUSE		53-MAYENNE		80-SOMME			
Epalily Bernard	Brax	Courton Pierre	Angers	Quantin Hervé	Beauval		
Falot Gabriel	Plaisance du Touch	Courbalay J	Angers	Jolain Jacques	Draguignan		
26-DROME		55-MORBIHAN		83-VAR			
Croibier Norbert	Toulouse	Dolbeau	Forges	Baseline Yves	Apt		
Leroy Gilles	Anderfos les Bains	Scherer Gerard	Pont Hébert	Legal Alexis	La Tranche sur mer		
28-EURE ET LOIR		58-NIEVRE		84-VAUCLUSE			
Duraison	Tabarec	Fortbonne Georges	Fismes	Nedellec Jean Marie	Dange et Romain		
29-FINISTERE		59-NORD		85-VEENDEE			
Adam Guy	Ceestas	Leroy Yves	La Bacconniere	Lapoumerouille Jear	Soignac		
Carelron Jean Louis	Courmontérai	Branellec Richard	St Gammes le Robert	Marcheix Christian	Isle		
31-HAUTE GARONNE		61-ORNE		86-VIENNE			
Baury Laurent	Javene	Carbon Joel	Coudèkerque branche	Massin Christian	Poitiers		
Crosne Reynald	Valency	Dupont Bernard	Sassegnies	Massin Pascal	Les Roches Premaries		
Justou Michel	Valency	Ceyssel David	Fiers	Nedellec Jean Marie	Dange et Romain		
Perle Jean Noel	St Genou	Kaiser Luc	Strasbourg	Provost Jean Claude	Bonnac la cote		
33-GIRONDE		67-BAS RHIN		88-VOSGES			
Artis Bernard	Azay sur cher	Rucher Joel	Uhrwiller	Boileau Gilles	La Bresse		
Perrin Ludovic	Montlouis sur loire			Berger Maurice	Evry		
Remazeilles Daniel	Villeperdue			Bombaoud Daniel	Corbell Essonnes		
34-HERAULT				91-ESSONNE			
Lejeune Gabriel				Chevalier Claude	Ignry		
35-ILLE ET VILAINE				92-HAULTS DE SEINE			
Toutirais Herve				Vincent Gerard	Lardy		
36-INDRE				94-VAL DE MARNE			
Borean Christian				Duffort Bernard	Antony		
Gautier Roger				Lopez Philippe	Colombes		
Girouard Etienne				Crosnier Guy	Vitry sur seine		
Mesnard Alain				Deiaunay Andre	Villecresnes		
37-INDRE ET LOIRE							
Metais Michel				Donne Eric	Chevilly Larue		
Marcoux Serge				Mavel Philippe	St Maur des Fosses		
Mesnard Olivier							



Calendrier 2005 du Team Grente Associés



Epreuves Meeting de Sprint, Trophée Maxi 1000 :

- 09-avr Nogaro
- 28 Mai Croix-en-Ternois
- 25 Juin Dijon Prenois
- 4 Sept. Le Mans
- 23 Sept. Charade



Calendrier course Gts (André Delaunay)

- 09-avr Nogaro
- 28 Mai Croix-en-Ternois
- 25 Juin Dijon Prenois
- 28 Aout Course de Cote Etretat
- 4 Sept. Magny cours
- 10 Sept. Ledenon
- 23 Sept. Charade
- 9 Oct. Dijon Prenois

www.teamgrente.fr.st

(version provisoire)

SORTIE ANNUELLE

Monsieur et madame Reuse vous informent que pour des raisons **pratiques** (pas de week-end de 3 jours cette année) que la sortie annuelle qu'ils avaient proposé à l'assemblée Générale sur l'île d'Oléron est annulée. Elle est remplacée par une sortie « Découverte de la creuse ».

La sortie annuelle aura lieu le 14-15 et 16 Mai 2005.

Le programme n'étant pas complètement définitif, il vous sera envoyé par courrier au cour du mois d'avril.

En ce qui concerne le logement, deux modes vous sont proposés :

En gîtes de groupe pour 14 personnes

Hôtel traditionnel (Campanile, Formule 1 etc...)

Début de la manifestation le samedi 14 mai à 13H30 jusqu'au dimanche après midi.

Possibilité de prolonger pour ceux qui le peuvent et veulent le lundi matin. Programme et prix en fonction du nombre de personnes intéressées.

HOMMAGE RENE BONNET

Le dépôt d'une plaque sur la maison de naissance de Monsieur René Bonnet aura lieu le 10 Avril 2005 à Vaumas (25 kms environ au sud est de Moulins dpt 03).

Pour les personnes intéressées , veuillez prendre contact avec :

Mr ROY Roland
11 avenue de Toulouse
41 300 SALBRIS
tél : 02.54.97.12.82

LM STORY

Si vous avez envie de tourner sur le circuit Bugatti du Mans, le week-end du 3 et 4 Septembre aura lieu un grand rassemblement de voitures anciennes, plusieurs courses (exemples Formule 1 classiques, maxi 1000 etc....)

3 Formules sont possibles :

- 1°) Entrée spectateurs 10€ par jour par personne (possibilité d'exposer la voiture sur stand)
- 2°) Forfait week-end collectionneur : 60 euros comprend l'entrée pour 2 personnes, l'accès intérieur et emplacement de voiture, possibilité de parade sur le circuit Bugatti le samedi soir.
- 3°) Forfait 100 euros comprend accès à la piste pour démonstration (3 fois 25 minutes), 2 billets entrée pour le week-end, parking pour les voitures assistance et remorque.

ATTENTION NOMBRE DE PLACE LIMITEE.

Bulletin Inscription à LM STORY Bleues de France				
Nom :			Prénom :	
Adresse :				
Tél/Fax :			Portable :	
<i>Voiture</i>				
Marque :	Type :	Année	Puissance :	Immat :

Bulletin à renvoyer accompagné du chèque (ordre LM STORY) à HUMBERT Delphine 14 rue Paul Eluard 58640 VARENNES VAUZELLES. 03.86.57.47.60

La traversée de Paris

La traversée de Paris est organisée par le Club Vincennes, en anciennes, et elle a eu lieu le dimanche 9 janvier.

Rendez-vous sur l'esplanade du Château de Vincennes (au même endroit que celui du rassemblement mensuel).

Départ entre 7h30 et 9h00, par groupe de 20 à 25 voitures, pour rejoindre le Trocadéro. Il y avait environ 280 véhicules inscrits. Nous étions 4 véhicules représentants du Club RBMS, Mr & Mme André DELAUNAY, Mr & Mme Jean-Jacques PES, Mr René PIRES, en solitaire, et moi-même avec Madame.

Nous sommes partis vers 9h00 en direction de la Bastille, en passant par l'Avenue Daumesnil, la Rue de Lyon puis Boulevard Beaumarchais, Boulevard des Filles du Calvaire et du Temple pour arriver Place de la République.

Nous avons ensuite emprunté les Grands Boulevards Parisiens, soit Saint-Martin, Saint-Denis, Bonne Nouvelle, Poissonnière, Haussmann, Malesherbes et nous sommes arrivés Place de l'Etoile.

Pour la petite histoire, André, qui menait le bal à ce moment là, a voulu profiter un maximum de ce site (c'est ce qu'il nous a dit), mais nous pensons qu'en fait il ne savait plus très bien quelle route prendre pour se sortir de l'immense giratoire, et nous a fait faire un tour complet supplémentaire, pour prendre l'Avenue Iéna et rejoindre les fontaines du Trocadéro.

Cette petite balade nous a demandé tout de même, une bonne heure de bout en bout, malgré le peu de circulation.

Les premières voitures arrivées ont été placées autour de l'esplanade et les dernières, par manque de place, se sont garées sur la route en bas des fontaines. Nous sommes restés environ 2 heures à admirer nos jouets et à les faire découvrir aux promeneurs.

Un aperçu des véhicules présents :

Une Packard 1939, des Alfa Roméo dont une 1600 Zagato, une Lloyd 1600 cc, des Fiat 500, 600, 850, des Porsche 356, 904 4 & 6, 911, 928, des Ferrari, des Ford Mustang, Corvette, Cortina, Kadett, Capri, Taunus, des Jaguars XK, des Dodges, des Jeep, des Peugeot 201, 202, 203, 402, 403, 404, 504 berline et coupé, des Renault plusieurs Torpédo, Juva4, R4, R8, R10, R12, R16, Frégate, Dauphine, 4ch., des Citroën Trèfle, B12, B15, Traction, 2ch., 3ch., Ami6, Ami8, GS, DS, un camion U23 et aussi des Delahaye, des Simca 7, 8, 1000, Aronde, Elysée, Ariane, Chambord, P60, coupé 1200S, une Triumph TR6 (à André), des Matra dont une Renébonnetjet5 (à Jean-Jacques), deux jet 5 (à René et Daniel), 530, Baghéra, Muréna, etc...

Nous sommes repartis vers 12h15, par les Quais de Seine, en direction de Bercy et là, en face de la superbe Grande Bibliothèque, un parking gardé nous attendait, nous y avons laissé nos montures et avons embarqué à bord d'un ponton confortable.

En fonction des réservations, deux choix étaient possibles, soit le voyage se terminait par un apéritif ou un repas à bord d'un bateau.

Par manque de concertation avant cette promenade, la famille PES, nous a quitté pour l'apéritif, car elle pensait être la seule du Club RBMS.

Pour les cinq restants, nous avons réservé « grâce au dialogue », les repas, et nous avons donc été accueillis par le Capitaine et un kir.
Nous nous sommes placés en fonction de nos affinités, autour des tables qui étaient dressées.

Plus de 200 personnes étaient présentes à bord et après un petit mot du Président du Club organisateur et de son adjoint, le bateau a quitté le quai, et pendant toute la durée du repas, nous avons navigué et admiré les bords de la Seine, de Bercy à Issy les Moulineaux. La croisière a duré 2 heures.

Nous espérons que cette manifestation sera reconduite et que nous pourrons la proposer lors de l'A.G. du mois d'octobre 2005, comme une sortie de dégrassage et ainsi nous retrouver plus nombreux.

A bientôt. Daniel BOMBAUD

PETITES ANNONCES

RECHERCHE

Urgent recherche deux porte moyeux et fusées pour Djet V (MB8) de 1965.
Contactez au ☎ 03.27.62.14.77 après 19H ou e mail : bernard.dupont@wanadoo.fr

RECHERCHE

- 2 charnières pour hayon AR
- 2 montants pour les glaces de custode
- 1 réservoir même en mauvais état si le bouchon, la jauge et la sortie de réservoir sont en bon état.

Contactez Mr Jacques JOLLAIN au ☎ 06.07.13.30.09

RECHERCHE

Recherche cache de coffre Missile (type Floride)
Contactez Mr André PAULME au ☎ 04.50.22.14.10

NOUVEAUTE

De nouveau disponible les câble frein AR Matra Réf 5612 au prix de 32€

Nouveauté : jeu de câble de frein AR pour René Bonnet au prix de 35€ le jeu
Nouveauté : bouton de tirette entièrement métallique, pas métrique au prix de 5€

Rappel : Les disques d'embrayage, plusieurs cannelures, en échange standard sont toujours disponible

LA RONDPONITE

ou
Je suis malade mais je me soigne...

Bonjour, je souffre de la rondponite aigüe, c'est une maladie pernicieuse qui fait son nid petit à petit ;voilà comment je l'ai attrapée :

Tout à commencé avec l'acquisition de mon Jet 6, voilà bientôt dix ans, mais à cette époque la maladie se faisait discrète.

Elle s'est avérée dès la fin de la restauration de ce dernier, c'est au contact répété des circuits que j'ai découvert le formidable potentiel de nos protos échappés du Mans (comprenez par là nos Djet). Ensuite tout est allé très vite, les ronds points devenaient des aires de jeux l'espace de quelques secondes :d'où le noms de « rondponite ».

L'envie de rentrer dans cette ébauche de circuit debout sur les freins, le museau pointé vers le centre du giratoire, tout en essayant de maintenir une dérive pas trop importante pour faire un passage « propre », m'exaltait !

Irrésistiblement, je cherchais ces fameux ronds points (comme un fumeur, un bureau de tabac le dimanche soir!) pour défier ce Jet rivé au sol, cette dépendance a commencé les week-end pour gagner petit à petit les jours de la semaine.

J'ai pris la décision de consulter, lorsqu'un soir, de retour du travail avec ma vieille 405 mazout, remplie de courses pour subvenir au besoin du foyer, je me suis tiré la bourre avec un jeune adepte du tuning (prononcez tuninje, c'est plus classe) :

Il était hors de question de me faire déposer dans cette enfilade de ronds points (plus il y en a, mieux c'est !).

Résultat, après quelques dérives et un nuage de fumée, l'affaire était entendue, j'étais devant à la sortie... Hélas les courses avaient souffert...

De plus c'était politiquement incorrect qu'un trentenaire bien sous tous rapports (j'en vois qui rigole !) ai un tel comportement à l'heure de cette vague de répression au noms de l'insécurité routière.

Le médecin après consultation c'est déclaré incompetent et devant ma dépendance grandissante, m'a orienté vers des psy.

Un à un ils ont essayé de me faire prendre conscience que je devenais un criminel de la route, un danger pour les autres à force de rouler trop vite (là vraiment j'peux pas donner de chiffres si De Robien ou Sarko lisent le bulletin...).

Qu'il serait préférable que je roule dans un gros 4X4 insipide et lourd, comme ça l'envie me passerait, on m'a même parlé du vélo, mais c'est au dessus de mes forces et en plus ça fait mal au c.1 !

Je leur ai répondu que j'aime ça respecter la limitation... surtout lorsqu'elle indique 70 km/h à l'entrée du rond point, et même que c'est pas toujours facile de passer sans lever le pied et sans se mettre au tas !

-Que j'aime être grisé par la vitesse même si aujourd'hui certains trouvent cela ringard (j'en profite car bientôt ce sera interdit de le dire publiquement...).

-Que le poids c'est l'ennemi (merci Emile Mathis), même, que je suis écolo dans l'âme car il me faut moitié moins d'essence pour me mouvoir avec mes 700 kg, contrairement à ces grosses berlines (ok, j'y vais un peu fort... !).

Vous comprendrez que les psy ont rendu leur tablier en me disant que je suis un cas trop lourd, qu'il doit y avoir des antécédents avant le Jet (la 205 rallye utilisée dans le jura doit y être pour quelque chose) et que du côté parental c'était à creuser...

J'allais oublier, l'un d'eux a dépisté une trajectose sous jacente à ma rondponite aigüe, Cela se caractérise par la propension à couper tous les virages quelque soit le marquage au sol, lorsque la visibilité est bonne.

Il m'a précisé qu'il n'y a aucun traitement vraiment efficace dans le temps, à part la répression au coup par coup.

Je suis sortie abattu de la consultation mais résigné.

Je pensais être victime d'une maladie orpheline, mais en tendant l'oreille, il me semble que d'autres patients (notez que « patient » remplace désormais le terme automobiliste, c'est mieux que « chauffard ») souffrent des mêmes symptômes au sein du club, chacun se reconnaîtra...

Pour ceux qui le souhaitent, je peux fournir une attestation de membres de la ligue des Candeloro du rond point, ce n'est pas un passe-droit, mais vous pourrez la présenter aux forces de l'ordre pour qu'ils essayent de comprendre cette maladie (c'est sans garanties...)

Quand à mon cas, je m'efforce à la combattre en prenant quotidiennement l'autoroute pour me rendre à mon travail, cela fait deux mois que je m'y contraint, sans succès.

Pour être franc, je suis en manque et j'attends les week-end avec impatience.

Si certains d'entre vous ont un doute sur leur contamination, ou ne connaissent pas leur niveau de contamination ; voici quelques détails dans la vie de tous les jours qui peuvent être révélateurs :

- Oser dépasser les limitations de vitesse, qui –en principe- sont là pour prendre soin de nous.
- Couper les virages pour avoir une bonne trajectoire.
- Avoir envie de dépasser celui qui vous précède (surtout si il est en dessous de la vitesse autorisée).
- Vous aimez les voitures aux antipodes de la berline de la famille Dupont régulièrement présentée dans les publicités.
- Mais aussi vous aimez le hurlement d'un moteur, et vous allez jusqu'à penser que le V12 MATRA émet une symphonie qui vous prend les tripes (ne pas en parler aux non-contaminés, ils ne comprendraient pas !).

Le stade supérieur de contamination est généralement avéré par le passage à l'acte :

L'utilisation d'une voiture qui n'a pas :

-le GPS, l'ABS, l'ESP, la clim, des air bags, un pot catalytique, d'électronique embarquée...

Voir, de souhaiter avoir moins que tout cela :

Avoir un habitacle surchauffé et bruyant l'été, humide et aux courants d'airs l'hiver*.

Le stade ultime, dit irrécupérable, c'est de souhaiter (après être passé par les étapes précédentes) avoir un véhicule encore moins confortable, c'est à dire ne plus vouloir :

-De portes, ni pare-brise, ni toit, ni... tout ce qui ne sert pas à rouler** !

Si vous en êtes arrivés là, c'est trop tard, ne luttiez plus : savourez !

Comme vous vous en doutez, je suis au stade ultime, je commence à avoir des fourmis dans les jambes, je vous laisse pour me ressourcer au volant de ma nouvelle acquisition...

A bientôt.

Olivier Mesnard



*Voir définition du Djet.

**Description –entre autres- d'une barquette qui sévise du côté de Romo...

LA CONCURRENCE EST PLUS DANGEREUSE QUE PREVUE

G. SCHERER J.P. HUMBERT

NÜRBURGRING 9^{ème} Course des 1000 km de l'ADAC (19 Mai 1963)

Une nouvelle voiture est terminée pour le Nürburgring (Rep CG 59). Elle est engagée par l'usine pour l'équipage Beltoise / Basini qui retrouve à cette occasion Roland Charriere qui fait équipe cette fois avec Robert Bouharde sur la 57.

Fernand Carpentier est la aussi avec sa voiture (Rep CG 55), associé à Pierre Monneret le fils du champion motocycliste Georges Monneret.

Alain Dubourg, propriétaire avec son homonyme Philippe de PS4, est engagé avec Jean-Pierre Manzon, le fils du célèbre coureur de l'équipe Gordini des années 50 .

La barquette modifiée est aux mains de Gérard Laureau auquel s'est joint Jean Vinatier.

René Bonnet est donc représenté pour cette course par deux voitures 'Usine': la barquette et le Djet 59, et trois voitures 'Clients'.

Côté moteur, Dubourg (Numéro de course : 92 ?), Carpentier (Numéro de course : 86) et Charriere (Numéro de course : 88), tournent avec des 1108 hémisphériques (54 RG), Carpentier (Numéro de course: 86) et Beltoise (N° 85) ont eu droit à un 1000 double arbre (55 RG) de même que la barquette (N° 87).

Les résultats des essais dans la catégorie prototype de moins de 1300 cm³ confirment la domination des Abarth mais malheureusement pour René Bonnet ces résultats confirment aussi les performances de l'Alpine M 63 entrevues lors des essais du Mans en Avril.

(Aux essais préliminaires du Mans le 7 Avril José Rosinski avait réalisé un tour en 4' 40 soit 173 km/h en dépassant les 220 km/h dans la ligne droite avec une voiture qui venait juste d'être terminée le 6 Avril au soir et qui n'était encore équipée que d'une boîte de vitesse provisoire à 4 rapports.

Gérard Laureau, sur la barquette, ne pouvait faire mieux pour ces essais que 4' 45 sur le circuit de 13,461 km soit 170 km/h).

Ces résultats étaient attribués à des caractéristiques aérodynamiques particulièrement réussies pour la nouvelle Alpine M 63 .

Ces formes étaient dues à un homonyme de notre ingénieur bien-aimé Jacques Hubert, un certain Marcel Hubert qui avait travaillé auparavant avec Charles Deutsch sur la Panhard CD de 62 .

René Bonnet obtenait de pouvoir faire effectuer des essais de soufflerie sur une maquette aux 3/10 de sa voiture par les Ateliers d'Aviation Louis Breguet à la soufflerie de Vélizy.

Ces essais furent effectués du 10 Avril au 12 Avril 63 et montrèrent les gains de Cx possible grâce à des sabots en amont et en aval des roues Avant et Arrière ainsi que le gain du à la présence d'une partie arrière allongée équipée d'un becquet à l'extrémité arrière.

Ces essais mirent aussi en évidence que la zone située sur les côtés du caisson moteur était en dépression et ne pouvait convenir pour des prises d'air !

Ces informations seront utilisées dans la conception des différentes modifications effectuées sur les Djet en ce qui concerne les prises d'air et celles plus importantes visuellement qui conduiront à donner une nouvelle appellation aux voitures modifiées selon ce profil qu'on baptisera en interne et plus tard en externe : Type Aérojet).

Mais revenons au Nürburgring.

Bianchi sur Abarth-Simca 1300 annonce la couleur avec un excellent temps de 10' 07, suivi de Spychiger sur le Spider Abarth 1000 avec 10' 19. Ce qui n'inquiète pas outre mesure René Bonnet qui sait qu'il y a plus de 40 tours à couvrir pour relier l'arrivée, et qu'il serait bien étonné qu'il en subsiste beaucoup à ce moment là !

Non, ce qui l'inquiète c'est le temps de 10'41 obtenu par son ancien pilote José Rosinski sur la M 63 soit vingt secondes de moins que Laureau sur la barquette (11' 01) pour une motorisation identique.

20 secondes sur 22,8 km c'est 4 km/h moins vite que la moyenne au tour de l'Alpine.

Et en plus, Alpine a fait appel pour partager le volant de la M 63 , aux services du pilote américain Lucky Cassner vainqueur en 61 avec Masten Grégory sur Maserati 'Birdcage' réputé comme l'un des meilleurs expert du circuit.

Bien qu'il ait plu le matin du 19 Mai sur le circuit de l'Eifel, c'est sous le soleil à 9 heures que les concurrents d'élancent dans un départ type ' 24 heures du Mans' devant les innombrables spectateurs venus suivre la course tout au long des 23 kilomètres.

L'Allemand Peter Lindner est le premier à rejoindre sa Jaguar E Coupé N° 66 'Light-alloy' (Light-weight en français !) à la grande joie de ses compatriotes et grâce à son excellente connaissance du Ring garde la tête devant les Ferrari durant un tour complet avant que Scarfiotti et Surtees le passent au volant de leur 250 P.

Dans le camp des petites voitures, Bianchi ne prend pas le départ moteur hors service. On a logiquement l'Abarth spyder devant l'Alpine M 63 et surprise pour beaucoup, c'est Beltoise sur le Djet (Rep CG 59) qui devance le peloton des René Bonnet.

Cet ordre se maintiendra, mais l'écart va se creuser entre l'Abarth et la M 63
1' 8 au 2^{ème} tour, 1'12 au 3^{ème}, 1' 20 au 4^{ème} .

Beltoise suit respectivement à 40 secondes 56, puis 1' 15 secondes au 4^{ème} mais il est contraint d'abandonner au 5^{ème} tour embrayage et moteur HS.

Pas si mal pour sa première épreuve en circuit et pas n'importe lequel !

La barquette reprend la tête des René Bonnet mais Gérard Laureau est intoxiqué par des vapeurs d'essence (c'est la première compétition où la barquette court en version fermée). En complément l'embrayage lui donne des soucis et la boîte de vitesse cède à son tour.

Jusqu'au premiers ravitaillements Rosinski maintient l'écart avec l'Abarth.
A la mi-course (21^{ème} tour), les berlinettes Simca-Abarth ont toutes abandonnées.

Mauro Bianchi prend le spyder de Pilette mais peu de temps après, la boîte 6 vitesses casse.

L'Alpine M 63 se retrouve en tête et finit l'épreuve à 119,7 km/h de moyenne avec un meilleur tour effectué à 129,9km/h.

Pierre Monneret abandonne sur sortie de route suspension cassée , Alain Dubourg lui est victime de son embrayage.

Les seuls rescapés furent Charriere et Bouharde qui auront parcouru 37 tours en 7 heures 38 minutes avec leur 1100 hémisphérique, la M 63 ayant dans un temps proche (7 heures 37minutes) parcouru 40 tours.

Le prochain rendez-vous aura lieu au Mans !

Reproduction interdite sans accord écrit des auteurs

A suivre

Saint Setiers 2005

Notre week-end a commencé le vendredi soir, juste après le boulot. Olivier (le pilote de la Matra 29) me rejoint chez moi à coté de la Roche sur yon pour partir direction Romo, capitale du club. Point de départ à 6h00 du mat pour prendre le convoi en direction du plateau des millesvaches. On part donc avec un camion que j'ai emprunté au taf afin de ramener des bouts de Djet que j'ai racheté à Jean-paul. On a bien roulé, 110 de moyenne. Le camion marche bien et on a oublié que des fois on pouvait rencontrer la marée chaussée. Faut savoir que quand olive conduit, faut que ça torche, et il s'occupe pas de savoir ce qui ce passe autour. Les chouettes n'ont qu'à bien se tenir...(il comprendra...)
Enfin après 3h00 de route nous voilà arrivés rue du village des papillons, toujours bien accueillis, on mange, on boit un coup, et on va se coucher car demain Jean-Paul nous lève à l'aube...

6h00 debout, petit déj, douche et on est prêt pour le départ. Mimi nous rejoint avec la Murena, Nardo et Angelina avec l'ami8, repeinte à neuf, (si vous avez besoin d'un carrossier, demander à Bernard), Danielle avec l'espace, toujours prête en voiture d'assistance, et Michel et Marie Laure Pin avec le Bonnet de Jean-Paul.

On attend plus que Daniel et Anne Marie Bombeau en Djet et André et René avec la Triumph. 7h30, pas de nouvelles, le président sonne le départ, tant pis ils nous rattraperont. Je prends place au volant de la DB, et on s'élance, direction Saint Setiers et l'auberge du plateau. Il fait encore nuit, on y voit pas très bien, mais il faut pas traîner, on va être en retard pour l'apéro...

Alors la DB, c'est un sacré truc. Une belle voiture, un moteur qui répond bien, la seule difficulté, c'est la boîte de vitesse. Le passage entre la 2 et la 3 est assez sport, tant à l'accélération qu'au rétrogradage. De toute façon Jean-paul me donnait une claque à chaque fois que je faisais pas bien, du coup t'apprends vite...

La route se passe bien, on récupère Serge et sa femme au pied du château d'eau de je sais plus qu'elle bled avec leur Murena et on s'arrête boire un café à la Châtre, comme d'habitude. A la sortie de la Châtre, on retrouve le groupe des Parisiens qui avait pris l'autoroute, par habitude sans doute...

Après 4H00 de route environ, on arrive aux abords de la montagne, les paysages sont splendides, les routes sinueuses : un régal cet air frais. Seul soucis pour moi, le soleil dans la gueule, effectivement, il n'y a pas de pare-soleil dans cette charrette, et pas de chauffage non plus. Mais bon, le plaisir de conduire un tel engin te fait oublier ces petits désagréments tellement ordinaires dans une voiture moderne...

Arrivée à destination vers 11h15, tout le monde est content... Je peux enfin enlever bonnet, cagoule, écharpe, gants, mes 4 vestes et mes 2 pulls(j'en garde 2 quand même, il fait pas si chaud) et on attend tranquillement le reste de la bande, qui arrive au compte goutte, je cite en vrac, Gisèle et Roland Michelin, Marie Claude et Bernard Reuse, Béatrice et Jean Claude Provost et Delphine et Bruno qui arrivent bon derniers, au point qu'on pensait ne jamais les voir...

Et c'est parti, on peut enfin boire un coup, le repas est très bon, comme toujours et on est reçus comme des rois... Les gens du coins sont vraiment très chaleureux.
Bref, c'est pas tout ça, on est pas là pour flemmarder. On est attendu pour faire du Quad, le café a été gobé. C'est pas loin, à peine un quart d'heure de bagnole.

Tout le monde se prépare, et après un petit cours sur le maniement de la machine nous voilà partis pour 2h00 à sillonner les sentiers du plateau. Cà c'est sympa comme truc le Quad. Olivier, vous dirait que ça n'allait pas assez vite !! d'ailleurs dans sa fougue il s'est retrouvé sur le dos. Jean-paul lui, aurait aimé avoir plus de flaques d'eau, et moi, moins de virage, j'ai quelques tout droit à mon actif. Mais je pense que dans l'ensemble, tout le monde était satisfait, content de rentrer prendre une douche, un apéro et de savourer le succulent pot au feu préparé par notre hôte.

La soirée se déroule normalement, les sujets de conversations tournent forcément autour des autos et des circuits, et les bonnes blagues de René, faut dire, quel bout en train celui là...
Tout ce petit monde s'endort calmement, repus et fatigué de sa journée, pas besoin de berceuse...

Et le lendemain matin, après un petit déjeuner sans croissants (c'est quoi ce bordel !!!) on fait chauffer les mécaniques, on gratte les pare brises. Nardo remet de l'huile (ça consomme une ami 8) et nettoie les dégueuellis du chien (merci Béran). Délphine, qui avait sans doute besoin de se faire remarquer demande assistance à Daniel le carbuologue car elle ne démarrait pas (il est pourris ton Djet, vends le je t'en donne 100 balles...).

Après ces petits aléas fréquents dans notre vie de passionnés de vieilles chignolles, Danielle nous donne le road book qui est censé nous éviter de se perdre. Départ pour la balade dans les fins fond de la campagne, entre les vaches et les vieilles maisons typiques de ces paysages de montagne.

Quoi vous dire de la balade, on a trouvé les ruines gallo-romaines, non sans mal et après nombre de demi tour (pour tout le monde, zavé ka pa nous suivre c bien fé). Le reste du parcours se résume à « va à droite, non recule, va à gauche, c'est plus loin, mais on est déjà passé par là, mais non je te dis, recule et prends à droite, oh merde !!!, on a perdu le plan, bon ben qu'est ce qu'on fait maintenant, bon ben tient, on va aller voir l'avion et si il est pas trop lourd on l'emmène, ça serait joli dans mon jardin... ». Tout en sachant que sur la barquette, si les vitesses sont dures à passer, je vous ai pas parlé de la marche arrière. Ca relève de l'exploit de réussir du premier coup. Bon enfin bref, on s'en est sortis et on a réussi à retrouver l'auberge (ça c'est sur, dès qu'il y a un bar, on retrouve la route...)

Une fois que tout le monde est rentré, nous revoilà à table pour notre dernier repas du week-end entre amis, repas toujours aussi bon. Bravo le cuistot, on reviendra l'année prochaine.
Et oui, c'est la fin du séjour, les préparatifs du départ sont enclenchés, on se dit au revoir et à la prochaine, bonne route. Nous voilà repartis sur les routes du centre de la France, à fond la caisse, de toute façon, comme dirait Jean-paul, y'a que les lâches qui freinent...
Effectivement, on a bombarder pour le retour, 3h30 pour arriver à bon port, on n'a pas traîné, c'est sûr...
Enfin, un voyage crevant, plein de souvenir dans la tête, on y serait bien resté une semaine en pension à St Setiers, c'est pas grave. On y retournera l'année prochaine et peut-être qu'il y aura de la neige.

Mais pour Olive et moi le voyage n'est pas fini, on a encore 400 bornes à faire pour rentrer et il faut charger la caisse de la Matra dans le Boxer. « Vla tis pas que forcément c'est trop long ». Jean Paul nous dit « Moi j'en connais qui vont rouler avec les portes ouvertes !!! » Ca n'a pas manqué, le tout dans le camion, les portes arrières ouvertes. 2 sangles pour tenir tout ça et nous voilà repartis, direction la Vendée. Ensuite encore une heure dans le brouillard pour Olivier et rentrer à Nantes. Le voyage s'est déroulé sans encombre, 140 sur l'autoroute pas de problème pour arriver si ce n'est qu'on s'est perdu entre Valençay et Loches et qu'on avait pas de carte. Les Humbert étaient sur répondeur et on a été obligé d'appeler « Nardo autoroute express au secours... »

Bref un sacré voyage, mais prêts a revenir en 2006, pas vous ?

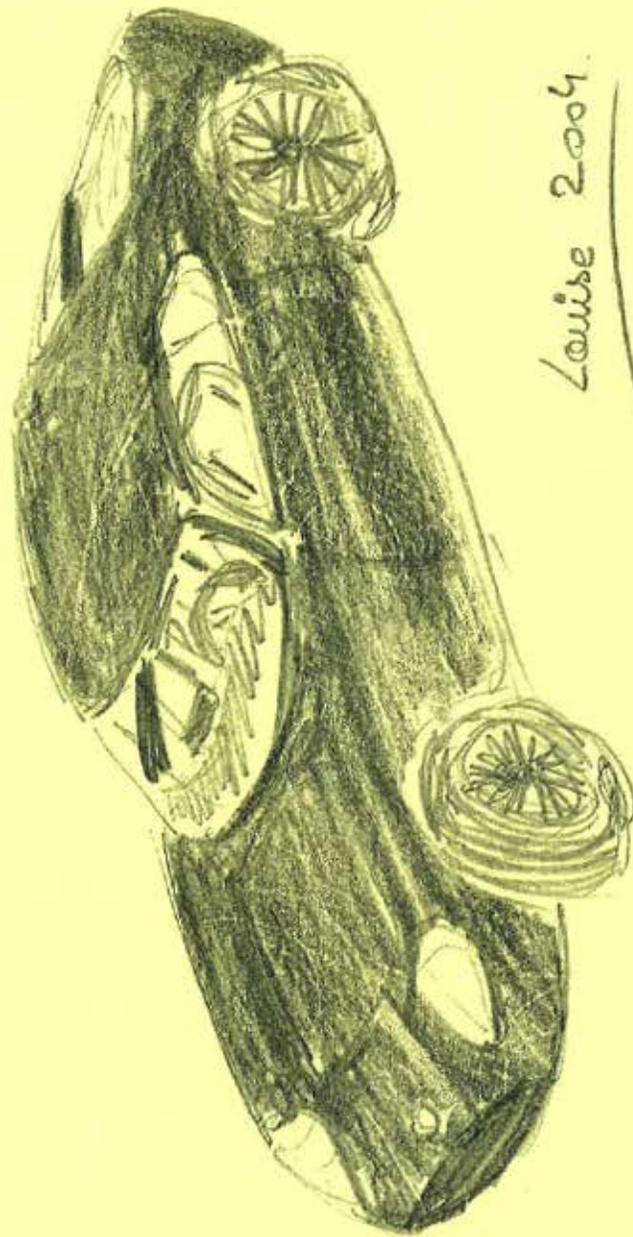
Alexis Legal



Mais qu'est ce qui écoutent bien ces enfants !!!!!!!



A vous de bien choisir votre pilote !!!!!



Louise 2004.