

DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 50

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

ASTUCES

Bonjour a tous,

Delphine ayant chouiné que personne ne veut lui écrire d'article pour le bulletin du club, je vais donc vous faire une petite bafouille...

Etant toujours en pleine restauration de mon Bonnet, (c'est long hein...), j'ai glané au fil du temps, (presque 3 ans et demi maintenant), diverses informations concernant la concordance des pièces de djet avec les autres voitures, plus ou moins moderne. Hé ce, auprès de divers spécialistes de la marque, je cite : Jean-claude Grente, Jean-paul Humbert, Thierry Barreau, Daniel Bombeau, et bien d'autre encore...

Je vais donc essayer de faire une synthèse de tout ça, en espérant aider ceux, qui comme moi, voit tous le monde se promener en auto, pendant que la leur est toujours au garage...

Concordance de pièces :

Radiateur : spécifique, mais on peut adapter peugeot 106 ou autre.

Ventilateur : R11, Clio,...

Phares : Simca 1100 , J9,...

Contacteur hydraulique de stop : 4CV

Pare brise : ALFA ROMEO Guilia SS

Rétroviseurs : Simca 1000 Rallye ou Bague et rat

Feux arrière : Matra : Simca 1300

Bonnet : Berliet

Frein à main : R8 raccourci

Colonne de direction : R8 modifiée

Mécanisme d'essuie glace : Ami6 modifié

Support de pédalier : 1 de R8 et 1 de 4CV ou Dauphine

Pédalier : pédale R8 et 1 dauphine

Maîtres cylindre : R8

Attache chromé de custode : 4L de 1964

Pare soleil : Caravelle ou Floride ?

Rétro central : je sais pas !! si quelqu'un a une info...

Amortisseurs : R8 avant et arrière

Rotules de train avant : attention il y a 2 modèles...

Roulement de roue avant : attention 2 modèles

Grille avant de Bonnet : Bus SAVIEM en inox

Antibrouillards : Simca Versaille

Clanche de porte : Serrure de coffre de Caravelle ou Floride ?

Cendrier : Peugeot 404 (matra ou Bonnet ?)

Récepteur d'embrayage : Cylindre de roue de Peugeot 403

Silent bloc de boîte de vitesse : Estafette

Flexible de frein : R8, mais il faut prendre les long

Enjoliveurs : R8 premier modèle

Grille d'aération (version normale) : R8 ou SAVIEM SG2, 3 ou 4

Connection de faisceau électrique : SG2

Sonde témoin et pression d'huile : R25 (ça monte, me je sais pas encore si ça marche...)

Si certaines personnes peuvent compléter cette liste, se serait sympa et ça éviterait que notre président nous accuse de faire de la rétention d'information...

Alexis Legal

SOMMAIRE

Page 1 :	Hommage René Bonnet à Vaumas	
Page 2 :	Sommaire, Mot du président,	
Pages 3 à 5:	Les monts d'Ambazac	C. Chevalier
Pages 6 à 8:	Maxi 1000 Nogaro	B. Grente
Pages 9 à 12 :	Petit Frère	Membre X
Pages 13 à 16:	Extrait du magasin de FFVE	
Pages 17 et 18:	Nouvelle liste de pièces détachées	
Page 19 :	Astuces	A. Legal
Page 20 :	Infos Diverses	

MOT DU PRESIDENT

Les Monts d'Ambazac

C'est notre première sortie balade avec le club, et bien sûr le devoir de rédiger le petit compte rendu pour le bulletin, nous échoit.

Aussitôt dit aussitôt fait, nous profitons de notre retour dans l'Essonne (env. 3h30) pour jeter déjà quelques idées sur le papier. Cet horaire est bien entendu réalisé à bord de notre jeunette (qui vieillit déjà), parce qu'avec la gaga Djet (qui rajeunit lentement au garage) il nous aurait fallu sans doute beaucoup plus de temps ? Compte tenu de l'heure du rendez-vous nous sommes partis la veille. Après un voyage sans histoire, nous nous endormons paisiblement dans un (pas une) Formule 1 près de Limoges.

Dimanche 3 avril, 9 heures, rendez-vous sur la place de l'église à Bonnac-la-Côte. Nous garons notre jeunette, un tantinet anachronique et pas vraiment dans le ton, un peu à l'écart pour ne rompre le charme du regroupement d'anciennes Djet, Murena et Matra 530.

Première halte avant d'attaquer les choses sérieuses, le p'tit dej' super organisé par Danielle au bar de l'église : au programme café, chocolat, thé et croissants sans oublier les madeleines au chocolat offertes par le patron.

Après tout ça il va falloir se dépenser. Plein d'allant, nous faisons quelques mètres pour aligner les voitures le long de la route, ...enfin pour la Matra 530 c'est une autre histoire : déjà les premières difficultés. Quand on regarde la voiture, on ne voit que des pieds, évidemment la tête de Christian est sous le capot. Qu'est-ce que c'est que ce doigt de Delco qu'a fondu ? Jean-Paul aiuto ! soit il faut souder, soit ... ah! voilà notre autre Christian (celui au Djet rouge, organisateur de la sortie) qui accourt avec un doigt de rechange, et en plus ça se monte. Merci Christian tu as vraiment tout prévu.

A 9 heures 45, nous sommes 13 voitures au départ ...mais après quelques virages il nous en manque déjà une : le Djet bleu d'Olivier a disparu, il a pris le large... Le gentil garçon a dû avoir une pensée reconnaissante envers les superstitieux. A moins que... , mais oui c'est la « rondponite aiguë » qui le reprend. Le malheureux n'arrive pas se débarrasser de cette terrible maladie, et ce n'est pas avec l'itinéraire sinueux à souhait concocté par Christian et Jean-Claude que notre infortuné aurait pu être soulagé. Heureusement nous le retrouverons le midi au resto, il faut bien que le malade se ressource un peu avant de remettre ça.

Pour la matinée le circuit passe par Ambazac, St-Sylvestre, St Léger-la-Montagne, Bersac-sur-Rivalier, Laurière, St-Laurent-les-Eglises, St-Martin-Terressus, St-Priest-Taurion et enfin Cassepierre, soit 80 kms environ. Deux arrêts sont effectués pour admirer le panorama. La route entre St-Sylvestre et St-Léger-la-Montagne est une succession de petits virages sur une route vallonnée et surtout très étroite. Un vrai régal pour la conduite. Des traces de gomme, matérialisant

la meilleure trajectoire, témoignent du passage récent de voitures de rallye. Apparemment Olivier n'est pas le seul atteint de « trajectose sous-jacente », ceux-là n'ont pas non plus trouvé de remède prophylactique.

A Cassepierre, tout le monde est bien content de trouver table mise et délicieux repas. L'ambiance est sympa, les conversations tournent évidemment autour de ce dont pourquoi tout le monde est là, à savoir les voitures. Jean Paul, très pointu sur la vie de son club, a tout prévu, même deux mini-voitures de rechange que son petit-fils garde jalousement à ses pieds. Il faut aussi souligner la présence d'un invité inattendu « un petit caniche » très bien élevé, très sage mais qui a tendance à courir sur 3 pattes (oh..on dirait Olivier quand ça tourne trop sec, aurait-il été lui aussi contaminé ?)



Nouveau départ vers 14heures30 pour environ 10 kms de route entre Cassepierre, Rilhac-Rancon et Couzeix, qui marque la fin du voyage où nous attend une nouvelle aventure grâce à la bonne idée de Béatrice. Nous arrivons. au centre avicole/apicole, non ce n'est pas une cave à vin où l'on picole, mais une ruche école.

Après avoir reçu un mini pot de miel en cadeau dès notre arrivée, nous voici équipés de filets noirs sur la tête, quel look ! (le gang des pilleurs de miel va-t-il encore frapper ? ? ?) non cette fois on va se contenter d'aller admirer la Reine de plus près sans se faire attaquer.

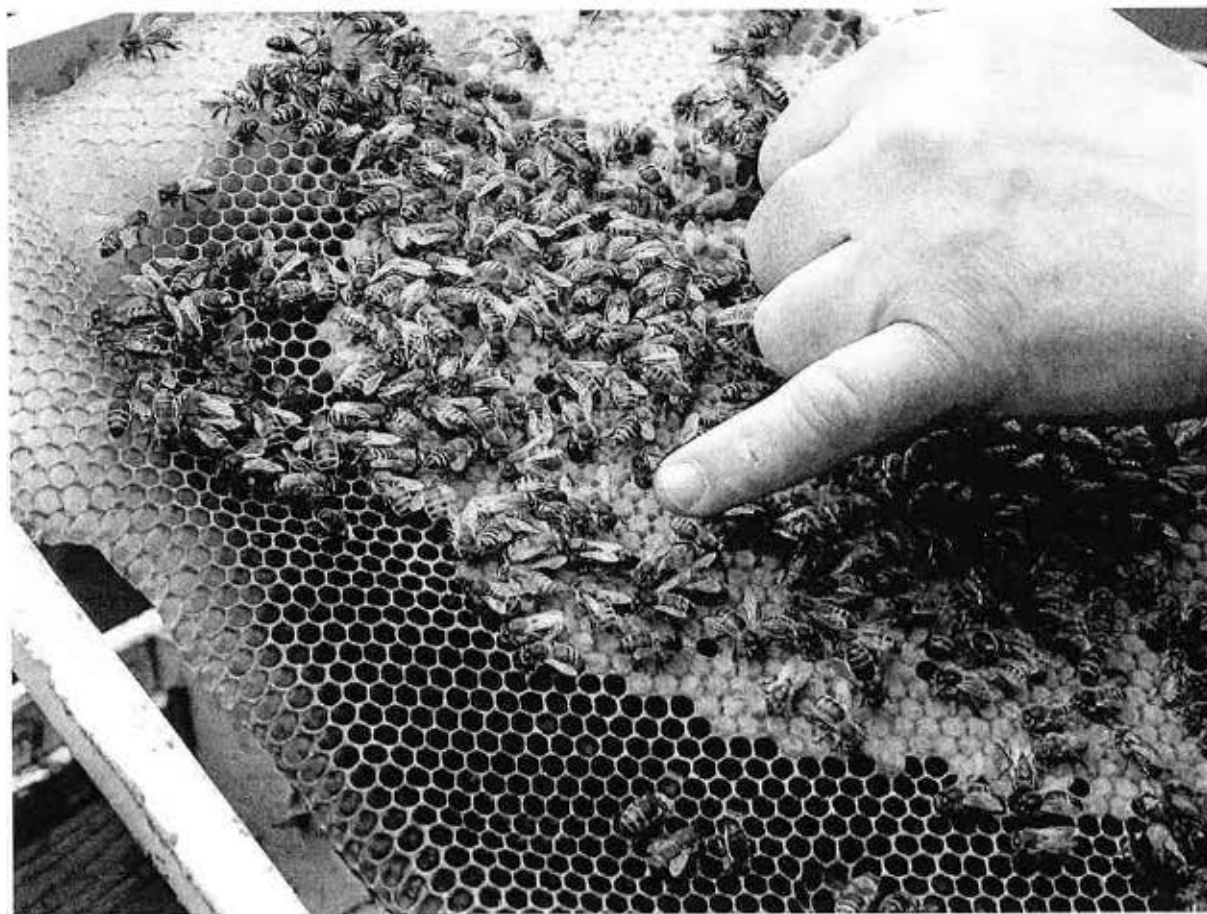
Les abeilles sont en fin de compte des êtres tout à fait civilisés, respectueux envers les intrus et très organisés...ce sont toujours les mêmes qui travaillent.

Pour clôturer cette visite, nous assistons à un documentaire très intéressant sur la vie des abeilles.. Après quelques questions/ réponses, la classe ayant été un modèle de sagesse, nous avons droit, pour nous récompenser, à une dégustation d'hydromel (13,5°) et de pain d'épices maison. Et c'est là que les femmes, prennent les choses en main. Afin que leurs petits maris restent très performants (dans leur travail..), elles font main basse sur la gelée royale, reconnue pour ses innombrables vertus...., et sur le miel de thym qui fait paraît-il merveille dans la cicatrisation des plaies...

PS : Au fait, nous avons oublié de poser la question sur les vertus de la propolis pour boucher les fissures dans le polyester ?

Malheureusement, comme toutes les bonnes choses ont une fin, notre journée se termine, pas tout à fait cependant, car nous faisons un dernier détour chez Jean-Claude et Béatrice qui nous ont gentiment invités à boire un petit Crémant d'Alsace bien frais pour trinquer aux 50 ans de Jean-Claude.

Tout le monde se quitte en attendant la prochaine sortie. Encore un grand merci aux organisateurs pour cette fort belle journée.



Mr et Mme Chevalier Claude

Pour la 6^{ème} année nous reprenons la route des circuits pour une nouvelle saison de Maxi 1000. Le temps passe effroyablement vite ! Quoi de neuf ? Nous avons constitués, pour ceux qui ne le savent pas encore, une Association depuis l'année dernière : le TEAM GRENTE ASSOCIES. Nous comptons à ce jour près de 60 membres. C'est sympa. Les cotisations, l'aide de quelques sponsors et de tous ceux qui nous donnent un coup de main d'une manière ou d'une autre nous apportent une grande bouffée d'oxygène du point de vue financier.

« Et c'est parti » pour NOGARO. Nous sommes 4 de la fête, OLIVIER, CHATOUNE, ALEXIS et moi-même. Nous arrivons le vendredi matin par un temps pourri à souhait après avoir passé la nuit sur un parking d'autoroute. Bonne ambiance dans le camping-car. Le vieux LT 28 est toujours fidèle et avale les kilomètres avec entrain. Les circuits c'est comme une drogue et replonger dans cette ambiance de paddock, retrouver des amis que l'on ne rencontre que lors de ces week-end de courses, « ça aide à vivre » comme dit si justement ALEX. Mauvais présage, à peine le barnum installé une bourrasque de vent balaie notre installation et nous sommes quitte pour tout remonter. On aurait du se méfier, c'était un signe des dieux ! Nous faisons l'impasse sur les essais libres dans la mesure nous avons en mars tourné une journée sur le circuit de LA CHATRE sans rencontrer de problèmes particuliers. Quelques nouveautés dans le paddock du Maxi 1000. Tout d'abord le champion de l'an dernier, Claude CASSINA a abandonné sa JEM victorieuse pour reprendre le volant d'une mini. Les mauvaises langues prétendaient que la légèreté de la JEM lui avait grandement facilité la victoire. Claude relève donc le défi. Un adepte des TRIUMPH a troqué sa SPITFIRE contre une GTM, what is this me direz vous ? Eh bien c'est encore un dérivé des minis, un joli coupé mue par un 850cc. Une HONDA N 600 pilotée par un Belge et quelques nouvelles têtes complètent le tableau. Une ALPINE A 108 est attendue pour les prochaines courses. Dans la classe 2 (plus de 850cc) nous retrouvons une majorité d'AUSTIN ou MORRIS, la GIANINI, une NSU 1000TTS, une SIMCA 1000 Rallye, une FIAT 850, une SPITFIRE, une ALPINE A 110 et le DJET d' OLIVIER. 27 concurrents sont présents pour cette première envolée. Vérifications techniques ce vendredi, R.A.S. A la pesée la voiture a pris un peu d'embonpoint par rapport à l'an dernier : 627 contre 609 kilos. Cela s'explique par le fait que nous avons remplacé 2 jantes tôles GORDINI un peu

fatiguées par des jantes bi-métal plus lourdes et que contrairement à l'an dernier la pesée a été effectuée avec un réservoir contenant quelques litres d'essence.

Sur le paddock, un des concurrents du Maxi 1000 présente un magnifique proto des années 70 : une CHARTIER. Il profitera de la séance d'essais libres pour effectuer les premiers roulages. Comme lui quelques pilotes du plateau se lancent depuis l'année dernière dans le Trophée SPORT-PROTO 2 litres. Cela démarre doucement mais l'idée fait son chemin. Parmi nos adversaires et néanmoins amis de notre plateau nous retrouvons une SEREM à moteur ALFA, une SIB à moteur SIMCA. Le projet est de ressusciter de leurs granges toutes les DANGEL, B.B.M et autres MARCADIER qui firent les beaux jours des différentes coupes de l'époque. Pour tout vous dire nous sommes tentés de suivre l'exemple de nos petits camarades. Alors si vous connaissez une GRAC pas chère qui traîne sous une meule de foin...

Samedi en début d'après midi départ des essais qualificatifs et première déception : 9^{ème} temps. OLIVIER a perdu près de 5 secondes par rapport à l'année dernière alors que les meilleurs tournent dans des temps identiques aux leurs en 2004. La MATRA paraît tourner comme une horloge, le pilote nous confirme qu'il ne s'est pas arrêté cueillir des pâquerettes sur le bord du chemin. Mystère. Nous ne nous inquiétons pas trop, demain il fera jour et d'un pas allègre nous nous dirigeons vers la classique remise des prix (après les essais tous les concurrents reçoivent un prix en fonction de leur place aux essais) et le non moins traditionnel apéritif. A NOGARO on sait recevoir.

Dimanche à l'heure de l'apéro OLIVIER mène le DJET sur la pré-grill. Tout est O.K. Il coupe le moteur dans l'attente du tour de chauffe. Une dizaine de minutes plus tard, moteur et le DJET s'engage sur la piste... sur 3 cylindres. Nous sommes maudits. Toujours pas de pot à NOGARO ! OLIVIER s'acharne quelques tours et nous le faisons rentrer aux stands. Depuis quelques courses il se produit une remontée d'huile dans un puits de bougie. L'électrode n'est pas inbibée car l'huile remonte à partir du cache culbuteurs. Nous émettons l'hypothèse que cette abondance d'huile provoque un faux contact au niveau de l'isolant de la bougie. Ce phénomène est apparu à MONTLHERY en 2004 et avait provoqué les mêmes symptômes. Jusqu'ici pour remédier à ce problème nous nettoyons entre les essais et la course le puits concerné. Chose que nous avons fait ce jour. Avec l'aide de PIERROT le mécano d'une équipe amie nous changeons rapidement la bougie concernée et OLIVIER repart... sur 3 cylindres. Nouvel arrêt au stand. Pour le fun OLIVIER reprend la piste le dernier tour pour passer sous le

drapeau à damiers... exploité qu'il a rarement réussi à NOGARO. On plie bagage et retour au camping-car. On ravale notre déception et une petite demi heure plus tard on redémarre la MATRA qui tourne...sur 4 cylindres !!!

Le vainqueur est Claude CASSINA sur sa mini. Pari gagné mais il aura fort à faire avec un dénommé COULOMBS sur AUSTIN également, qui était en tête avant d'abandonner. Quant à OLIVIER il termine 24^{ème} sur 27. C'est un début !

Nous ferons l'impasse sur la prochaine course qui se déroule à SPA. Le temps de vérifier le pourquoi du comment et d'apporter quelques modifications au DJET. De plus une combinaison norme internationale est obligatoire pour cette course à l'étranger et elle n'était pas prévue à notre budget de cette année. Rendez-vous les 28 et 29 mai à CROIX EN TERNOIS.

www.teamgrente.fr.st

Bernard GRENTE



L'authenticité da

Pour la première fois, la FIVA organisait, en novembre dernier, un forum sur l'authenticité des véhicules de collection. Les réflexions et débats provoqués à cette occasion ont permis à la Fédération de clarifier sa position sur ce délicat sujet.



Le 12 et 13 novembre 2004 s'est déroulé, à Turin, le Premier Forum sur l'authenticité, organisé par l'ASI (Fédération italienne des véhicules anciens) présidée par Roberto Loi. La FFVE a apporté toute son aide pour cette organisation. Vingt-trois intervenants représentant six pays ont pris la parole et, en fin de forum, Michel de Thomasson, président de la FIVA, a présenté la synthèse de ces travaux. La voici...

■ Règles de la FIVA en matière d'authentification

Le rappel des règles de la FIVA n'a pas, en général, suscité de remarques ou de critiques

particulières. On s'accorde à reconnaître que nos véhicules anciens font bien partie d'un **patrimoine culturel** à identifier, à authentifier, à restaurer, à protéger et à transmettre. Pour être **éligibles** à la FIVA, ces véhicules de **plus de vingt-cinq ans** en années "glissantes" de telle sorte que la FIVA reste pérenne, doivent être dans un **état historiquement correct** et en mesure de rouler. Il n'est toutefois pas souhaitable qu'ils soient essentiellement utilisés à des fins utilitaires ou commerciales, ce qui obligerait en général à remplacer des pièces originales ou à introduire des modifications techniques ou technologiques les éloignant de leur état historiquement correct.

Pendant les débats, présidés par Roberto Loi, Michel de Thomasson et Claude Delagneau.

Le "cœur" du véhicule qu'il convient d'identifier de la manière la plus précise possible est constitué de son châssis roulant ou de sa coque dont il doit forcément subsister une partie originale aujourd'hui. La **Carte d'Identité FIVA** doit donner l'identification de son origine, décrire éventuellement son histoire technique et, si nécessaire, sportive et lui attribuer une classification parmi les seize catégories FIVA. Elle est revue au moins tous les dix ans ou plus tôt, en cas de vente du véhicule. Ce sont les organisateurs de manifestations respectant les règles FIVA qui choisissent les classifications des véhicules qu'ils souhaitent inviter.

ns tous ses états

La carte FIVA n'est pas un certificat d'authenticité

La FIVA compte sur la collaboration bénévole de ses très nombreux membres "sachant" pour confronter leurs points de vue et arriver à un consensus permettant d'authentifier en principe tous les véhicules historiques pour lesquels les propriétaires demandent une Carte d'Identité FIVA. Cette carte, rappelons-le, n'est pas un certificat d'authenticité. Dans un avenir proche, la FIVA coopérera avec la FIA dans sa démarche d'établir et d'émettre ses **Certificats Patrimoniaux** (Heritage Certificates). Ces documents auront vraisemblablement les qualités nécessaires pour pouvoir être considérés comme des

L'ASI avait organisé une exposition d'engins de course authentiques ou répliques : Maserati Birdcage, Lancia D50, Guzzi V8, Ferrari 250 GT châssis court, Bugatti 35...

certificats d'authenticité au sens légal du terme. Actuellement les véhicules classés **reproduction** (reproduits en dehors de leurs constructeurs) ou **réplique** (reproduits par leurs constructeurs) deviennent éligibles à la FIVA quand ils ont atteint l'âge de vingt-cinq ans. Des reproductions qui porteraient le nom du constructeur du véhicule qui a été copié sont considérés comme des **faux** et ne peuvent évidemment en aucun cas être éligibles à la FIVA. Concernant les répliques faites par les

pensent de même pour les reproductions : le fait de les répertorier en les faisant entrer dans la banque de données informatiques de la FIVA dès qu'elles sont connues permettrait plus tard de ne jamais les confondre avec les originaux. La commission technique de la FIVA examinera ces questions et rapportera ses suggestions.

Relations avec les constructeurs

» L'avis unanime est d'abord de faire comprendre à tous les constructeurs qui ont produit



constructeurs de leurs anciens véhicules, il est demandé à la FIVA s'il serait possible de ne pas appliquer la règle des vingt-cinq ans d'âge. Il serait en effet intéressant de pouvoir les doter, dès leur fabrication, d'une Carte d'Identité FIVA. Certains

autrefois des véhicules maintenant historiques qu'il est de leur intérêt de **préserver leur patrimoine**, c'est-à-dire de s'intéresser de très près à leur production passée et d'en assurer la promotion. Ils doivent aussi assurer la défense de leur



Forum FIVA à Turin

►► patrimoine puisque ce sont eux qui sont titulaires de tous les droits de reproduction, de reconstruction et de commercialisation des véhicules qu'ils ont produit au cours de l'histoire. Néanmoins, il leur est demandé que, dès lors qu'ils font usage de leurs droits pour fabriquer des **répliques**, ce soit de manière exceptionnelle afin de ne pas systématiser de telles réalisations qui pourraient porter atteinte à l'authenticité.

► La FIVA souhaite pouvoir avoir accès à leurs **archives** et obtenir des aides ponctuelles en vue d'être en mesure de déterminer l'authenticité des véhicules de leurs marques.

► Il serait bon que la FIVA crée un poste de "correspondant FIVA" chargé de maintenir une liaison avec les constructeurs. Cette personne pourrait aussi être en relation avec les musées et les écoles de stylistes (design).

■ Experts

► La FIVA doit s'efforcer de mettre en place les moyens nécessaires pour accéder plus facilement à son **réseau de "sachants"** bénévoles, en particulier ceux qui sont des experts de marques encore existantes ou disparues. Cela passe par l'établissement et la mise à jour continue de listes d'experts et par l'amélioration de la communication avec eux.



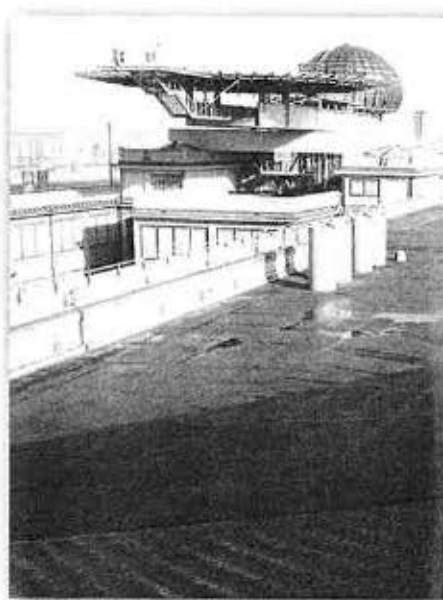
Pour les participants, visite de l'ancienne piste d'essai de Fiat au sommet du bâtiment du Lingotto, avec sa splendide rampe d'accès.

► Ces experts ne sont pas des professionnels au sens juridique du terme. Ils ne sont pas en mesure d'établir des certificats d'authenticité qu'on pourrait produire par exemple à des tribunaux.

► La coopération envisagée avec la FIA dans le domaine des Certificats Patrimoniaux (Heritage Certificates) devrait permettre de disposer de certificats d'authenticité juridiques opposables à des tiers dans un avenir proche.

■ Problèmes juridiques

► Défense de l'authenticité par la FIVA ou par des fédérations nationales : il est demandé que la FIVA et ses fédérations ou associations adhérentes puissent s'associer à la défense de l'authenticité dans le cadre de la protection du patrimoine. À cet effet, des modifications statutaires devront être envisagées.



► Transformations apportées à des véhicules historiques : pour pouvoir circuler légalement sur les routes, la FIVA rappelle que les véhicules doivent être en conformité avec les données

MERCI AUX ORGANISATEURS !

Il faut féliciter et remercier nos amis italiens pour leur sens de l'accueil, la qualité de l'organisation et le grand professionnalisme dont ils ont fait preuve tout au cours de cet événement. Prochainement, une publication réalisée en trois langues (français-anglais-italien) sera éditée et disponible auprès de la FFVE. Claude Delagneau

du constructeur reflétées sur les documents d'immatriculation (cartes grises par exemple en France) des différents pays, même si des transformations notables figurent sur leur Carte d'Identité FIVA. Celle-ci ne se substitue jamais aux documents légaux de circulation. Or toute transformation qui ne respecte pas la conception d'origine du véhicule peut entraîner une illégalité de la circulation et, dans tous les cas, ne permet



plus au véhicule d'être considéré comme faisant partie du patrimoine. Cependant, les modifications sans effet sur l'immatriculation ainsi que les accessoires d'époque sont bien entendu admis.

■ Musées

» Il est très souhaitable que les musées puissent mettre à la disposition de la FIVA leurs archives pour pouvoir effectuer des recherches.
» Les musées doivent par ailleurs s'efforcer de défendre

l'authenticité des véhicules exposés et de porter une attention particulière à leur identification.

■ Remarques des stylistes ("designers") automobiles

Le "design" automobile est un véritable art. Il est l'œuvre d'artistes s'efforçant de créer de l'émotion en mouvement, il dépasse donc le simple "design" industriel. Cet art existe autant dans les anciens véhicules que dans les véhicules contemporains, dans les voitures conventionnelles que dans les créations exotiques. Pour préserver le style automobile comme un art, il faut chercher à préserver l'authenticité de la carrosserie, toutefois sans empêcher le propriétaire de circuler avec son véhicule. En cas de besoin, il est normal de pouvoir effectuer des réparations et de remplacer des pièces ou des éléments de la carrosserie mais à condition que cela ne fasse pas disparaître l'expression artistique authentique du "style", du "design" du véhicule.

■ Marques disparues

Il est hautement souhaitable que les marques disparues puissent être prises en charge par des amateurs décidant de créer un "club de marque" pour regrouper tous les intéressés en vue de rassembler les connaissances et favoriser la constitution d'archives. ▶

*Michel de Thomasson
Photos Serge Cordey*

PROGRAMME ET INTERVENANTS

Le programme de ces deux jours était réparti en plusieurs thèmes abordés par des intervenants de tous pays, dont les activités les amènent à être confrontés aux problèmes d'authenticité liés à l'automobile. En voici la liste, pour chaque thème.

» La FIVA, sa philosophie, ses actions, ses craintes, ses espoirs

Michel de Thomasson, président de la FIVA

» L'automobile, art véritable

- Sergio Pininfarina (I), styliste-carrossier
- Claude Lobo (F), ancien directeur du design Ford
- Giorgetto Giugiaro (I), président Design Giugiaro
- Donato Coco (I), chef design Citroën
- Michael Robinson (E.U.), designer Fiat
- Tom Tjaarde (E.U.), designer Honda

» L'automobile, patrimoine culturel, mémoire industrielle

- Nevio Di Giusto (I), directeur du développement Fiat
- Thomas Franck (D), responsable Audi Tradition
- Gianni Rogliatti (I), journaliste
- Didier Laine (F), journaliste automobile
- Wim Dede Waernink (NL), journaliste

» Authenticité de l'automobile ancienne

- Derek Drummond Bonzom (F), président de la commission technique de la FIVA



Jean-Pierre Osenat pendant son intervention.

- Jean-Pierre Osenat (F), commissaire-priseur, président du Syndicat national des maisons de ventes volontaires
- Philippe Looten (F), représentant le propriétaire d'une grande marque disparue (Delahaye)
- Dave Zimmerman (E.U.), directeur AACA Antic Automobile Club of America

» Conservation et mise en valeur du patrimoine

- Rodolfo Gaffino Rossi (I), directeur du musée de Turin
- Richard Keller (F), conservateur en chef du musée de Mulhouse
- Urs-Paul Ramseier (CH), Comité d'organisation du concours d'élégance de la Villa d'Este
- Luigi Ferraresi (CH), expert en automobiles anciennes

» Sauvegarde juridique de l'authenticité

- Mario Barbuto (I), président du tribunal de Turin
- M^{re} Michel Jockey (F), avocat
- Julian Westpfahl (D), juriste

» Synthèse par Michel de Thomasson

PETIT FRERE

C'est d'habitude toujours avec un grand plaisir que je lis vos articles dans notre bulletin de liaison. Ce soir, je les ai encore, une fois, re-re-lu, mais avec cette fois la trouille au ventre. Car aujourd'hui, c'est à mon tour d'écrire « un pt'i mot pour l' bul'tin ».

Derrière mon clavier je n'en mène pas large, bon relisons encore une fois... Comment font les autres ? Il me faudrait une accroche, un truc qui puisse vous intéresser.

Vous apprendre quelque chose sur René Bonnet... puiffff... Sur Matra... puiffff... impossible, vous en savez tous bien plus que moi sur le sujet...

Une astuce technique... puiffff... hors de mes compétences.

Une histoire drolatique... puiffff... moi humoriste ? Tu rigoles...

Parlons plutôt de mes voitures (banal). Du vécu, simplement honnête, on peut toujours essayer...

J'implore votre indulgence, ce ne sera certainement pas à la hauteur des chroniques habituelles du bulletin ...mais bon je me lance.

D'abord il me faut un titre... les autres ont toujours un beau titre...écrivons d'abord, le titre viendra certainement après...

J'ai toujours roulé en vieilles voitures (sauf deux erreurs : une 309 Peugeot et une WV Polo)...

J'ai eu dans le désordre : deux Simca 1200S, deux Renault 8 Gordini, deux Zagatto 1300, deux Zagatto 1600 et... bien sur deux Matra Jet 6.

Tiens le chiffre deux, voilà peut-être mon sujet...

J'ai acheté mon premier Jet 6 (Vert foncé), peu de temps après la fin mon armée, début 1983. Je l'ai trouvé, via les petites annonces d'échappement, à Avallon, pour la modique somme de 8000Frs. Je crois bien que c'était à l'époque, une bonne affaire... enfin tout est relatif...

son moteur d'origine avait été remplacé par un brave R8 major. Mais elle était strictement d'origine, complète (sauf le moteur), faible kilométrage (40 000 km), dans un jus ++ comme on dit maintenant. Elle avait eu un léger pet à l'avant avec le précédent proprio (pas très bien réparé d'ailleurs) mais à mes yeux elle était plus que belle. En fait le seul défaut était pour moi son prix ! Je ne disposais à l'époque que d'un budget global de... 8000Frs. Donc je n'ai pas pu l'assurer, avant un certain temps. Heureusement, les anciens locataires de mon appart d'alors, avaient laissé en partant un grand sac de pattes à chiens. Je l'ai, donc, consciencieusement terminé. Si ce n'est pas très bon, gustativement parlant, ce fut, croyez moi, excellent pour mon budget. Enfin

après quelques mois de ce régime, j'ai pu payer l'assurance. Il était grand temps car mes parents avaient lancé un ultimatum, rapport à son stockage sur leur parking...

Heureusement mon petit frère, séduit par le Jet, avait bien plaidé sa cause. Les passionnés de Jet, après cela, allèrent eux aussi par deux, dans ma famille...

Elle me fera bien quelques petites misères au début... coté électrique ou refroidissement, mais quasiment rien... des broutilles... Elle possédait : une direction précise comme un Jet, une boîte bien étagée comme un Jet, un freinage mordant comme un Jet, tenait la route comme un Jet et en plus avait un appétit d'oiseau. Elle



dormait pourtant dehors, mais ne rechignait jamais de démarrer au petit matin. Bref je vais pas vous faire l'article vous savez déjà tout cela aussi bien que moi. A mes yeux, même son moteur marchait du feu de dieu ! (pour un R8 Major s'entend) De plus elle a toujours toléré gentiment les approximations du mécano que j'étais alors. Bref même si elle a beaucoup roulé, je n'en ai conservé que des bons souvenirs. Même si les jours de pluie, j'avais plus l'impression de conduire un Batiscaf qu'un Jet Alors vous devez vous dire, pourquoi ne pas l'avoir conservé ? C'est là qu'intervient encore une fois la règle des deux. Un jour un type me téléphone, le type est sympa, la discussion du genre : « Vous qui avez un Jet 6 (sic il n'a pas vu mon moteur), connaissiez-vous pas quelqu'un qui serait intéressé par un Jet de course ? ». Je demande beaucoup de détail, visiblement il s'agit d'une épave, incomplète, mais quelques détails éveillent mon intérêt, et me font penser qu'il ne s'agit pas d'un de ces DJet coursifié habituel et ayant terminé sa vie en régional. Je finis par lui demander son n° de châssis/immatriculation, impossible de lui faire dire un prix, puis bien le bonsoir chez vous...

Ses détails sont : Coque légère, Boite 5 d'origine (?), direction directe, pare-brise chauffant etc. type MB8SS, n°30451, et..... premier n°d'imat 2594UH75. Vous avez deviné ? moi pas, j'ai mis plus d'une semaine pour percuter !

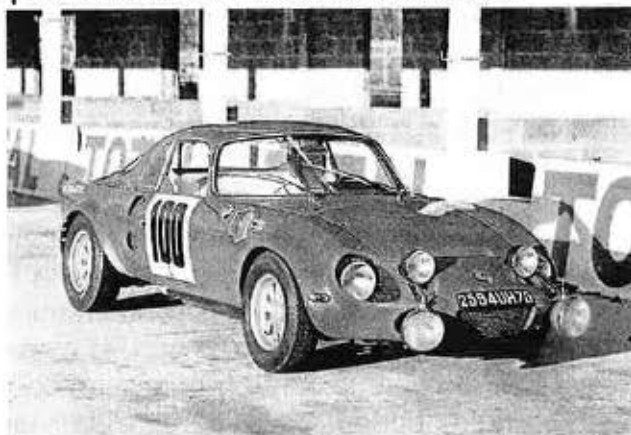
Des le lendemain, je téléphone au musée Matra de Romo, puis je tombe sur M. X, à qui je raconte tout, sauf le nom de mon interlocuteur(ouf), il dit qu'il me rappellera chez moi, et qu'avec le n°de châssis nous pourrions enfin tout savoir de ce Jet.

A l'époque, je venais de dénicher, le beau livre « L'épopée MATRA Sports » de Robert J.Roux. J'imagine que vous l'avez tous déjà, au club, sinon je vous le recommande. Bref quelques soirs après, dans mon lit, je le relis... quand tout a coup, page 75...

La légende est « Un DJET 6 à l'entraînement »

L'immatriculation ... Bon sang mais c'est bien sur... le bouquin ne dit rien d'autre, et de plus fait une belle coquille

sur le mot Jet 6... Je savais déjà par ailleurs, qu'entre fin 1967 et 1968 Matra avait fait courir deux Jet en rallye et courses de côtes. Et pourtant le Musée ne me rappelle pas, je dors mal, est-ce bien la deuxième voiture du rallye des Cévennes ? Le lendemain je rappelle mon vendeur. La voiture n'est toujours pas vendue. Elle est à coté de Bordeaux, moi à Paris... je vais la voir le week-end suivant. Je suis toujours aussi fauché... c'est une épave en puzzle et incomplète. Je pense maintenant sans en être persuadé encore, qu'il s'agit d'un Jet usine et non d'une bidouille, donc je propose mon Jet Vert en échange... Marché conclu, cochon qui s'en dédit. Bon maintenant, il faut trouver un plateau, une voiture avec crochet d'attelage, et un copain pour conduire le tout. Je mettrai un mois pour résoudre cette équation. En attendant je roule toujours avec mon Jet Vert et la tringlerie de boite me fait des misères. Le jour de l'échange, mon vendeur est seul chez lui car sa femme est en train d'accoucher. En début de soirée, un premier coup de téléphone annonce la naissance... nous arrosions donc l'heureux évènement ensemble -beaucoup plus que de raison-... plusieurs bouteilles après re-coup de fil... mon vendeur, maintenant pompette, me tend l'appareil en disant : « c'est pour toi, après tout, tu es le nouveau proprio », et à ma grande surprise, j'ai au bout du fil... mon contact du



Musée de Romo, celui là même, qui devait me rappeler chez moi, comment avait-il eut ce numéro ? Je ne l'ai jamais su... La discussion tourne court, je ne suis pas vendeur, un peu échauffé par l'alcool je l'envoie promener... Notre retour sur Paris sera épique, mon copain, bourré, mettra du gasoil dans sa R12, celle-ci était tellement chargée que ses phares éclairaient les étoiles et la fourche traînait par terre. La voiture sera stockée en banlieue Parisienne, pendant deux ans, dans le jardin de mon oncle. Je fais alors, l'inventaire des pièces manquantes, ou détériorées, et elles sont nombreuses. Je n'ai plus de voiture. La famille crie au fou. Mais j'ai



une bonne étoile, peu de temps après on me proposera une bien belle Zagatto 1300 pour presque rien... s'en suit une longue période Lancia, mais c'est une autre histoire. Le chantier Matra n'avance pas. Je déménage. La voiture me suivra avec un peu de retard... merci à mon oncle de sa patience. Je la ramènerai un matin d'hiver, à mon nouveau domicile avec une barre ! Plus de 140Km, sans plancher, le volant fixé à même la crémaillère, les portes scotchées etc. Dedans je suis complètement gelé... (Heureusement nous ne croiserons aucunes tuniques bleues). La voiture va être stockée plutôt mal, jusqu'au début 1990 dans un ancien entrepôt de textile ouvert au 4 vents où vivent un nombre incroyable de chats errants (arrg les puces). La voiture n'avance pas, j'achète quand même sporadiquement certaines des pièces manquantes au club... j'ai toujours dans l'idée de la faire revivre... Je retrouve la trace –grâce à M. Humbert ?- du propriétaire de l'autre Jet 6 Rallye, vous savez celle de Pescarolo, j'ai semble-t-il vu juste, ce serait bien une voiture sœur. En attendant je roule en Zagatto, et je rêve de Matra. En 1991, Mon petit frère se décide à tenter l'aventure du karting, il pilote, je fais la mécanique et ma mère l'intendance. Tous les week-end nous sillonnons ensemble la France. Sous la tente, le soir, nous parlons souvent de Rallye (ma passion d'enfance) et bien sur de la Matra. Ses résultats en Kart, sont tout de suites très bon, je n'en suis pas étonné. A deux courses de la fin, il est 3^{ème} du championnat !, quand un adversaire lui casse le bras... Il finira donc 8^{ème} avec notre budget de misère, c'était un véritable exploit. Puis tout s'accélère en 1992, des gamins (?) on trouvé l'entrée de l'entrepôt où je stocke mon trésor... des pièces disparaissent (8 jantes, un tableau de bord etc.). Comme je viens tout juste de reprendre l'école, pour passer enfin mon Bac (il est grand temps ! j'ai 27 ans) Je suis encore plus fauché que d'habitude, pas de garage possible en vue...

C'est Noël, je décide donc de donner tout ce puzzle à mon frère. Comme c'est un mécano hors paire, doté d'un coup de volant vraiment exceptionnel, il me semble le propriétaire idéal, je n'en vois pas de meilleur. Il va bientôt raccrocher tous ses rêves de sport auto, un peu déçut d'ailleurs. Il habite alors à coté d'Aix en Provence et a de la place. La voiture sera donc stockée, assez mal, là bas (ouf).

Sur mes recommandations, il rappelle le propriétaire de la voiture sœur 4848UL75, celle de Pescarolo au Rallye des Cévennes. Il est reçu en 1993, avec sa femme par ce Monsieur. Encore merci à lui. Ma belle sœur, photographe dans l'âme, fera plus de 100 photos, superbes, des détails de la voiture sous un pont, ceci pour faciliter un éventuel



remontage. Tout ce confirme, ce sont bien deux voitures sœurs et elles sont beaucoup plus semblables que je ne l'imaginais...

Puis fin 1999, début 2000, miracle. Mon petit frère décide d'entreprendre la restauration du châssis. Comme à son habitude, il fait les choses en pro, construit un marbre, change des tubes, met des pièces neuves partout etc. Mi-2000, Il racontera même (à mon attention) devant la caméra vidéo de mon père, son chantier, et ses interrogations de reconstruction.

Le 14 Octobre 2000, il est heurté sans raison par un véhicule qui a perdu tout contrôle. Il meurt sur le coup.



J'irai aider ma belle-sœur à vider leur maison. Elle me redonne le Jet. Je remonte la Matra à mon domicile, le cœur gros, avec un ami d'enfance.

De fin 2000 à mi 2003, je n'avance en rien, le chantier. Même regarder la voiture m'est douloureux. La famille me met gentiment la pression, ils veulent voir enfin la voiture terminée. C'est le monde à l'envers !

Si la mécanique ne me fait pas peur, il en va tout autrement pour la coque... Celle-ci est dans un très sale état. Son avant dernier proprio l'avait découpé pour permettre un démontage rapide. Elle était déchirée de partout. Début 2004, j'apprends que Jean Paul va se mettre à son compte. Je l'appelle à l'aide, le contact passe tout de suite, comme autrefois, comme si nous nous étions pas perdus de vue. En fait, je n'avais même pas imaginé devoir confier le Jet à quelqu'un d'autre ! Je débarque donc, avec le Jet, à Romorantin mi 2004. Pour passer une dizaine de jours, hébergé chez eux, à gratter la coque. Ce sont mes premières vacances depuis bien longtemps. Comme je connaissais très peu Madame Humbert, j'angoissais un peu... En fait, tout fut parfait, d'un bout à l'autre, nous nous sommes tout de suite trouvés des trucs en commun, et une vraie complicité. Un bonheur et un soulagement pour moi. Mille mercis à eux deux. La coque est maintenant sauvable, et le Jet ne pouvait pas être entre de meilleures mains, j'en suis persuadé. J'y ai même croisé des personnes ayant travaillé au service Rallye de l'époque... que du ciel bleu.

Depuis, fin 2004, la verrière de l'endroit qui me sert d'atelier, s'est écroulée, c'est impraticable. Heureusement que la voiture était à Romo, et pas en dessous ! Il y a quinze jours, j'ai rencontré un expert en boîte de vitesse qui veut bien m'aider à terminer le remontage de la boîte commencé par mon frère, ce devrait se faire cet automne... J'espère aussi pouvoir réintégrer mon atelier à la fin de l'été.

En attendant, je suis en train de préparer un DVD contenant toutes les photos/vidéo que je possède de la voiture à ses différentes époques. Ceci à l'attention de M. Mieusset, (le directeur du service Rallye chez Matra à l'époque), et M. Condriller (le préparateur des moteurs) pour essayer de renouer le contact avec eux. Car ils me semblent être les plus compétents, pour éclairer certains points dont je ne suis pas encore sûr (largeur des jantes, moteur, etc.)

Il est tard, j'arrête là mon récit. Tiens au fait, j'ai deux titres à vous proposer :

« Mon bonheur allait toujours par deux », ou, « Au nom du frère ».

Choisissez celui que vous voulez...moi je vais me coucher...

Z1z1

LISTE DES PIÈCES DISPONIBLES AU CLUB R.B.M.S AU 15/05/2005		
Les prix s'entendent sans frais de port et d'emballage		
INTITULE	REFERENCE	MONTANT en euros
Affiche publicitaire "Matra est dans la course"		8,00
Allumeur Djet 5	001-40	23,00
Autocollant MATRA SPORTS ou RENE BONNET		8,00
Axe fileté et douille pour papillon	5112	5,00
Axe pédalier		10,00
Banjo simple carbu solex		6,00
Banjo double carbu solex		6,00
Banjo hydraulique 1 sortie	5511-12	3,00
Boa diam. 50 (les 3,3 mètres)	2208	49,50
Boa diam. 70 (les 3,3 mètres)	2203	58,00
Boîtier anti brouillard non chromé	5202-5	23,00
Bouton de tirette		5,00
Bulle de phare la paire	8012/8013	72,00
Busc aération tableau bord luxe la pièce		55,00
Butoirs brut de fonderie la pièce	6001/6002	38,50
Câble compteur	7509	23,00
Câble de compte-tours	7508	23,00
Câble frein à main AR	5612	32,00
Câble frein à main AR de René Bonnet	le jeu	35,00
Câble frein à main AV luxe et normal	5605	16,50
Cache bagage		38,50
Calandre inox	8006	23,00
Caoutchouc platine		1,00
Carnet de bord jet 5 et 6		30,00
Carter d'huile alu petite ou grosse ligne		325,00
Catalogue pièces détachées		17,00
Charnière de porte fixe usinée	6348	30,50
Charnière de porte mobile usinée inf. ou sup.	6345/6346/6445/6446	34,00
Compte-tours la pièce	7506-1	99,50
Compte tours Missile diam 80		107,00
Coupelle et joint de roulement de pivot	5100-2/5100-3	7,00
Courrier service après vente		8,00
Couvre culasse Gordini alu		130,00
Doigt de porte ou capot avant	6053/6207	8,00
Drapeaux René Bonnet laiton à peindre		30,50
Ecrou de fusée	5218	1,00
Embase pour prise d'air Diam. 70 les 2	2201	10,00
Embrayage pour Djet diam 180 (échange standard)	1502	30,00
Enjoliveur bas caisse le jeu		24,50
Entretoise moyeu de roue		8,00
Feux arrière René Bonnet la pièce		18,00
Feux avant clignotant Suisse Allemagne Italie		8,00
Flector de direction	4107	8,00
Fusée Djet 5 ou 6	5207/15012	140,00
Glace de Custodes	6022-6028	34,00
Grille de capot brut de fonderie	6202	38,50
Housse de toit ouvrant	6159	46,00
Jeu de 4 joints pour vitres et custodes	6014/6015/6016/6017	100,00
Joint d'échappement	S-0404	1,50
Joint cuivre pour maître cylindre (les 2)	5311	2,00
Joint mousse capot moteur les 5 mètres	6606-3	15,00
Kit durites d'eau		77,00
Kit renfort châssis amortisseur Ar		14,50
Kit sangle de réservoir (visseries comprise)	9105-1 et 9112	25,00
Kit sangle cuir pour capot moteur		20,00
Kit serflex pour kit durites d'eau		22,00
Limiteur de porte		13,00
Listing		6,00
Lunette AR plexiglace pour Djet	6511	252,00
Lunette AR plexiglace pour 530		235,00
Macaron Matra Sports pour volant et le support	4127/3	38,50

INTITULE	REFERENCE	MONTANT en euros
Macaron rond de capot Matra Sports avec support alu	8017	34,00
Macaron rond René Bonnet à peindre	4120	10,00
Manuel de réparation		18,50
Monogramme Matra Bonnet	6018	34,00
Monogramme Matra Sports Djet ou 530		34,00
Moyeu de roue Djet 5	5202	76,50
Papillon de roue à polir	5242	11,00
Pare flamme avec reniflar pour Djet		26,00
Pare flamme pour DB		17,00
Pipette pour carbu solex		3,00
Planche de bord luxe	7551/7552/7582	99,50
Platine hayon arrière		10,00
Platine sélection de vitesse	1301	76,20
Pompe à l'huile Djet 5	001-100	38,50
Porte clef Matra		7,60
Ressort de pédalier la paire	5508/5509	8,00
Rondelle conique de fusée	5217	1,00
Rotules diam 6mm		5,00
Semelles de feux arrière luxe		13,00
Sigle Djet Djet 5 et Djet 5S Jet 5	8018-3/8018-2	30,50
Skaï noir mat ou gris le M. linéaire		11,00
Tampons de butoir la pièce	6003	9,50
Té hydraulique 2 voies		5,00
Té hydraulique 3 voies		10,00
Tringle de commande de boîte de vitesse	1317	25,00
Triangle inf. Djet 5 la paire	5468/5221	84,00
Triangle inf. Jet 6 la paire	1507/15018	46,00
Triangle sup. Djet5 la paire		120,00
Triangle sup. Jet 6 la paire	15028/15027/5467/5220	30,50
Tubulure d'admission Djet 5	301	38,50
Vis de cardan	5246-2	1,00
Vis de cardan BTR		1,50
Vis creuse tuyau de M. cylindre		1,50
Vis fixation de radiateur	2012	1,00
Vis pour banjo	5312	1,50
Vitre de porte	6312	46,00
Volant Bois		110,00
Volant cuir		90,00
Pour les commandes contacter :		
Monsieur BABUT Bruno 14 Rue Paul Eluard 58 640 Varennes Vauzelles Tél 06.62.32.45.31 ou Fax 02.54.76.02.23		
Email grabouille37@club-internet.fr		
Les chèques sont à libeller à l'ordre du Club R.B.M.S		

PETITES ANNONCES

SOOOOOOLDES

Le club a toujours en vente des tee-shirt avec le Coq Matra PRIX SOLDE 10 euros.

NOUVEAUTE

On rappelle qu'il reste 5 kit moquettes disponibles et que pour diverses raisons , il n'y aura plus de production. Ce sont les derniers alors si vous êtes intéressés contacter Mme Humbert au 02.54.76.02.23.

Un membre du Club « dynamique » a refabriqué un kit réparation aérateur tableau de bord luxe au prix de 35€.Il s'agit des pièces alu seulement.

INFOS DIVERSES

Coupe de l'Age d'or à Dijon Prenoïs

Comme tout le monde le sait, il n'y a plus de Montlhéry. Cette année la manifestation aura lieu les 25 et 26 juin au circuit de Dijon Prenoïs.

Le Club a demandé un stand. Nous comptons sur votre présence pour représenter le Club et encourager nos pilotes.

Festival Automobile de Saint Cloud

Nous l'avons déjà annoncé dans le bulletin précédent. Le club a demandé un stand. Pour les personnes ne faisant pas la Montée historique, nous vous proposons des billets à tarif réduit au prix de 5€ par personne par jour.

Si vous êtes intéressé passer votre commande auprès de Mme Humbert 02.54.76.02.23

Automédon les 15 et 16 Octobre 2005

Paris le Bourget

Automédon est un salon de collection dont le thème de cette année est « Les marques Disparues ».

Il est évident que le Club se sent concerné. Nous sommes actuellement en train de voir pour avoir un stand.

Vous y verrez plusieurs club, des exposants professionnels, un bourse de pièces extérieures et des animations sur le circuit.

Automédon rassemble chaque année un grand nombre de véhicule grâce à son parking gratuit pour les véhicules de collection (1500 véhicules en 2004).