

DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 52

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 :	LM STORY Le Mans le 3 et 4 septembre 2005	
Page 2 :	Sommaire, Mot du président	
Pages 3 et 4:	Compte rendu assemblée générale	
Pages 5 et 6:	Festival de St cloud	D. Bombaud
Pages 7 à 10:	Suite Rallye des Cévennes	Thierry
Page 11 :	Assemblée générale 2005-11-13	M. Dubrulle
Page 12 :	Team Grente à Dijon	B. Grente
Page 13 :	Team Grente au Mans	B. Grente
Page 14 :	Photos	
Page 15 :	Formulaire d'inscription LE MANS CLASSIC	
Page 16 :	Petites Annonces	

MOT DU PRESIDENT

Chers membres,

Je suis très content de la participation à l'assemblée générale. Cette année nous avons récompensé les femmes par des sous vêtements remis par Mr Bridoux que je remercie.

Le programme 2006 a l'air bien sympathique et je compte vous voir nombreux aux sorties avec vos voitures.

Vous trouverez la liste de pièces détachées mise à jour avec des nouveautés

Toute l'équipe du bureau je joint à moi pour vous souhaiter de BONNES FETES de fin d'année.

Le président

COMPTE RENDU ASSEMBLEE GENERALE DU 1 et 2 Octobre 2005

Le club comptait 134 membres pour l'année 2005.

A l'assemblée générale étaient présents 64 membres, 54 qui ont donné pouvoir ou ont répondu et 16 qui n'ont pas répondu.

Compte rendu moral :

Sorties du club réalisées en 2005 :

En janvier : sortie hivernale à St Sétiers organisée par Mr Reuse. Présents 24 personnes, 12 voitures

En avril : sortie décrassage dans le limousin organisée par Mr Marcheix. 24 personnes, 12 voitures

En mai : sortie annuelle dans la creuse organisée par Mr Reuse. Annulée faute de participants

En juin : Coupe de l'âge d'or à Dijon chapeautée par Mr Lejour. Problème de l'organisation, pas de stand pour notre Club

En septembre :

- LM story au Mans chapeauté par Melle Humbert. 10 voitures et plusieurs personnes du Club.

- Festival Automobile de St cloud 4 voitures et 14 personnes.

Calendrier prévisionnel 2006 :

Janvier : 28 et 29 sortie hivernale à St sétiers organisé par Mr Reuse

Avril : le 9 sortie décrassage à Nevers organisée par Delphine et Bruno

Avril/ mai : les 28-29 et 1^{er} sortie annuelle dans la région de St Etienne organisée par Mr Best

Juin : Les coupes de l'âge d'or à Dijon chapeauté par Mr Lejour

Juillet : les 7-8 et 9 Le Mans Classic au circuit du Mans organisé par Mr Remazeilles, Delphine et Bruno

Septembre : les 30 et 1^{er} octobre assemblée générale à Romorantin

Calendrier non définitif, on est à l'écoute de toute proposition.

Cotisation :

Pour l'année 2006, la cotisation s'élève à 40 euros

TOUT MEMBRE N'AYANT PAS REGLE SA COTISATION ANNUELLE AU 31/12/2005
SERA CONSIDERE COMME DEMISSIONNAIRE DU CLUB. Aucun rappel ne sera fait.

Compte rendu V.H.C :

Nous avons trois pilotes qui représentent le Club sur les circuits.

Mr Legriffon 5^{ème} au Championnat VHC maxi 1000 avec une 1^{ère} place à Croix en Ternois

Mr Delaunay qui n'a fait aucune course sur circuit mais des courses de côtes et autres manifestations (Angoulême)

Mr Moeglen Pierre qui se fait plaisir en faisant des courses de côtes.

Diverses Infos :

Compte rendu financier a été approuvé à l'unanimité.

Les tiers sortant : Mme Zverkoff Monique et Mr Genest Pierre ont été réélus à l'unanimité

Le bureau a proposé l'entrée de Mr Touzelet Michel au sein du bureau. Celui ci a été élu à l'unanimité.

Redéfinition des postes au sein du bureau :

Président : Mr Humbert JP

Vice président et responsable communication : Melle Humbert Delphine

Trésorier : Mr Touzelet Michel

Secrétaire : Mme Humbert Danielle

Secrétaire adjointe : Mme Zverkoff Monique

Responsable pièces détachées et Murena : Mr Babut Bruno

Responsables Missile : Mr Genest Pierre

Suite au comportement de deux membres à LM story, il a été rappelé un point du règlement intérieur. La personne adhérent au Club R.B.M.S ne peut pas adhérer à un autre club traitant les mêmes voitures. Chacun est libre de faire son choix mais pas de « manger dans toutes les assiettes ».

Le club envisage de se développer, et a proposé d'ouvrir un site internet. Celui ci verra le jour début 2006. Il vous a été remis ou vous sera remis un formulaire à compléter et nous retourner afin d'avoir vos adresses Email

COMPTE RENDU FINANCIER 2005

RECETTES	Montant	DEPENSES	Montant	Solde 2005
Pièces	20249.30	Pièces	19618.15	
Sorties	7761.00	Sorties	7827.46	
Cotisations	4830.00	Photocopies	1040.99	
Solde 2004	2434.41	Bureau	344.90	
		Timbre	1269.01	
		Assurance	171.25	
		Divers	4.50	
TOTAL.	35274.41	TOTAL	30276.26	4998.45

Festival de Saint-Cloud les 10 & 11 septembre

La sortie de Saint-Cloud a en fait débuté le vendredi soir, avec rendez-vous à Soisy sur Ecole, en soirée avec Danielle, BB, Jean-Claude et Michel. Notre Jean-Paul, lui n'avait pas trouvé le déplacement très utile pour le Club la préparation de la 650 pour le Rallye de la semaine suivante dans la Drôme lui prenant tout son temps.

Le lendemain, par un beau samedi, en partie sous la pluie, nous sommes partis, à l'aube vers 9h30 de Soisy sur Ecole via le Parc de Saint-Cloud, distant de 50 kms à peu près. Un premier arrêt a été nécessaire à Corbeil-Essonnes, pour récupérer des photocopies très importantes, afin de pouvoir entrer dans l'enceinte du Festival à moindre frais. Cet arrêt a permis à Jean-Claude de nous montrer ses talents de mécanicien, car les freins avant de mon Djet se sont bloqués, (il a réussi à se coucher sous ma voiture, sous la surveillance de BB, sans se salir, et moins de 15 minutes plus tard, nous sommes repartis), il faut dire que nous avions révisé mes freins, mon fils et moi-même la veille au soir, suite au week-end précédent au Mans à LM Story, où la pédale était partie dans le fond, les freins m'avaient totalement abandonnés sur le Bugatti, après 8 tours de vive, voir trop vive allure pour un pilote comme moi.

Départ de Corbeil-Essonnes par l'autoroute du Sud et réglage du GPS. Je pense que celui-ci nous a été d'un grand secours pour nous permettre de ne pas arriver avant la nuit. Il nous a fallu tout de même demander notre route, au cours du voyage, à un autre automobiliste. Il faut dire que Michel, mon copilote, ne s'était pas encore bien familiarisé avec ces techniques modernes. Nous formions un convoi de deux Matra, un Djet et un Espace, car le Djet de Jean-Claude n'a pu venir d'une traite de Limoges à Saint-Cloud, sans se poser à Romorantin, la consommation d'huile tendait à se rapprocher de celle de l'essence.

Pour la petite histoire, le Parc de Saint-Cloud s'étale sur 460 hectares de jardins et de forêts, avec un dénivelé d'une soixantaine de mètres et est situé à l'Ouest de Paris. Nous sommes tout de même arrivés vers 11h00, et après avoir acquitté à l'entrée, notre droit de fouler l'herbe du Parc, soit 3.50 € par voiture, et sans trop de difficultés au contrôle intérieur, nous nous sommes dirigés vers l'emplacement Club.

La manifestation ne se trouvait pas comme la première année, dans le bas du Parc, mais cette fois dans les allées sur le haut de la colline.

Nous avons rejoint deux autres Matra, les René Bonnet de Mme & Mr PEAN et d'Eric DONNE et Jacques, et le Djet de Michel PAULARD qui avait encore une fois fait le voyage depuis cette lointaine région Bretonne.

Les espaces réservés aux Clubs étaient désespérément vides, il faut dire que, seule la pluie nous a accueilli.

Nous avons bûnit Danielle, pour avoir commandé une tente à l'Organisation, malgré le prix demandé.

Nous avons commencé à nous réchauffer car nous étions un peu tassés, il faut dire qu'elle ne mesurait que 3m² et nous étions déjà au moins 15.

L'heure du repas est très vite arrivée et nous avons fini de nous réchauffer avec un apéritif et un choix impressionnant de types de saucissons, apportés par Michel PAULARD, suivi du pique-nique semi solide, semi liquide concocté par Danielle.

Après ce bon moment, et entre deux averses, nous nous sommes promenés dans les allées pour admirer de très belles autos, d'un autre âge et tenter de voir une des montées, nous avons fini par trouver un endroit derrière des grilles pour en voir une.

Après une demie heure d'attente, et pratiquement au pas, une Ferrari a déboulé d'un virage sans pouvoir accélérer, du fait de la route mouillée, suivie d'une DKW Russe, à fond à 30km/h, avec des petits « pfeus, pfeus » qui sortaient de l'énorme pot d'échappement de 20mm de diamètre. Un très beau spectacle à voir absolument !!!!

Nous avons quitté le site à regret, car le temps s'était amélioré, mais avec une certaine joie tout de même, car la journée n'était pas encore terminée, nous allions la finir autour d'un barbecue à Chevilly la Rue, chez nos amis Eric & Jacques, & leurs épouses, & leurs enfants, & leur chien.

Là, nous avons eu un accueil à vous couper le souffle, rien ne manquait, un comité de placiers dans la rue pour nous guider, pour garer nos autos sans risque, sauf peu être, pour la butée du portail et le dessous d'un Djet.

Dans la maison, après une véritable invasion, chacun a trouvé sa place pour lever son verre et se régaler d'une multitude de plats.

La soirée a été formidable et le soleil était dans le cœur de chacun, malgré l'heure tardive, nous sommes repartis très tard dans la nuit pour pouvoir récupérer un peu.

Le lendemain matin, re-départ à l'aube, même heure que la veille, avec deux participants de plus, Delphine & Bruno, qui nous avaient rejoint dans la nuit. Le soleil était de la partie et le trajet, que nous avions répété la veille, a été plus vite avalé.

Sur place nous étions attendus par Mme & Mr Delaunay, qui continuent à être infidèles à Matra, et roulent en Anglaise, il y avait aussi Michel PAULARD, qui piétinait d'impatience pour aller se mettre en place pour la montée, il a été le seul de l'équipe à s'inscrire pour faire les montées dans la côte, car Mr Dulac s'était bien gardé de nous parler d'argent avant les réservations, et il fallait déboursier 25 € pour effectuer 2 montées de 45 secondes.

J'ai eu la chance de faire la première montée avec Michel, qui malgré qu'il n'était pas très content de ses performances de conduite, était très loin d'être ridicule, le spectacle était au rendez-vous. Mais 45 secondes de montée, c'est très rapide, même si les sensations sont très fortes, ça reste très très court, heureusement que nous sommes restés un bon moment dans son Djet, après la montée, pour nous remettre dans la file d'attente pour la suivante.

Le reste de la matinée s'est passée à nous promener autour des voitures exposées et l'heure de l'apéritif et du repas est arrivée, sans que nous n'y prenions garde. Nous avons pu rester en dehors de la tente, pour déjeuner, ce qui était plus sympathique que dedans comme la veille.

Nous étions encore une quinzaine de convives à table, à bien nous tenir dans une ambiance très gaie.

Au début de l'après-midi, nous sommes repartis en petit groupes, voir les automobiles dans les allées, mais nous commençons à trouver le temps un peu long, car il n'y avait aucune sonorisation pour annoncer les détails de cette manifestation.

Le beau soleil a aussi trouvé le temps trop long, et est parti, pour être remplacé aussitôt par la pluie.

Nous avons donc quitté le Parc vers 16h00 et à l'année prochaine peut-être !!!

Daniel Bombaud

SUITE RALLYE DES CEVENNES

Les meneurs du jeu



Gérard Larrousse-Marcel Callewaert (Alpine Renault 1600 cc).

C'était pour Gérard la course de la dernière chance pour accéder au titre de Champion de France des Rallyes. Depuis sa mésaventure de la Coupe des Alpes il n'était plus sûr du tout de pouvoir y parvenir tellement Consten lui disputait âprement ce championnat. Pour reprendre l'avantage, Larrousse devait impérativement gagner et Consten terminer au delà de la quatrième place. Malheureusement pour lui, Consten, à l'issue d'une course magnifique, parvint à se classer quatrième. Le titre lui échappait définitivement. Pourtant Gérard avait mis tous les atouts de son côté : il avait la voiture, une Berlinette Alpine équipée d'un excellent moteur 1600, dérivé du 1300 Gordini, extrêmement puissant, préparé par Mignotet. La caisse était allégée et la voiture possédait les améliorations que nous lui connaissons désormais (freins Girling, épure de suspension modifiée, jantes à fixation centrale, etc.) Des Michelin Racing chaussaient la voiture dès le départ.

La course de Gérard fut magnifique et menée avec beaucoup d'intelligence. Il remporta 9 des 14 secteurs chronométrés. Un détail : Gérard passa une nuit très éprouvante à cause d'un casque qui ne lui appartenait pas et qui lui comprimait désagréablement la tête.



Henri Pescarolo-Michèle Dubosc (Matra Jet 6).

Personne n'aurait pensé à jouer placé Pescarolo. Certes, on ne doutait nullement de sa valeur, mais sa monture ne paraissait pas encore de taille à rivaliser avec les Alpine, bêtes de rallyes par excellence. C'était oublier que Matra, depuis quelque temps, avait engagé un garçon chargé de la préparation et de la mise au point des Jet en vue des compétitions routières : Robert Mieusset. On travailla dur à Romorantin. Le Jet fut totalement remanié et avant d'en engager aux Cévennes, Mieusset participa à quelques courses de côte et petits rallyes pour parfaire la mise au point. Deux de ces Jet s'alignaient ici : l'un pour Pescarolo et l'autre pour Mieusset, qui abandonna sur rupture de planétaire. Pescarolo termina à une brillante deuxième place prouvant ainsi qu'un pilote de monoplace peut très bien faire un excellent rallyeman. Certes, Henri termina à 6'57" de Larrousse mais il devança tout de même Piot et prouva surtout que le travail entrepris sur les Jet devenait payant (allègement de plus de 100 kg, adaptation d'une boîte 5 vitesses, radiateur d'huile à l'avant, allumage transistorisé, voie élargie, jantes larges, Racing etc.). Pescarolo ne put reconnaître aussi bien qu'il l'aurait voulu (il eut des ennuis avec son mulet) et pense que sans un tête-à-queue dans le premier secteur de St-Julien-de-la-Nef et les ennuis d'allumage qui lui firent perdre plus d'une minute dans Les Plantiers, l'écart qui le sépare de Larrousse aurait pu être beaucoup moins conséquent.

Jean-François Piot- Brenaud (Alpine Renault 1440 cc).

Jean-François ne réédita pas son exploit de l'an passé où il avait totalement dominé le Critérium mais que deux crevaisons successives avaient empêché de matérialiser par une victoire. Sa voiture était bien sûr un peu moins puissante que celle de Larrousse et préparée au dernier moment car il devait participer au Rallye du RAC et non au Critérium. C'est à Ganges seulement qu'il monta les pneus Michelin qui sont parfaits sur le mouillé.

Jean Vinatier-Jean-François Jacob (Alpine Renault 1530 cc).

Jeannot partait au volant de la Berlinette qu'il pilotait en Corse, mais, équipée d'une version de moteur Gordini portée à 1530 cc, un compromis entre le 1440 et le 1600 cc. Il partit avec un moral de gagnant et s'annonça rapidement comme le seul à pouvoir inquiéter Larrousse. Malheureusement, il dut abandonner à Ganges à la suite d'un blocage de la boîte de vitesses causé par la rupture du support moteur. Sa boîte se bloqua déjà dans la Bantarde qu'il dut terminer en roue libre; débloquée, il put l'utiliser normalement dans le septième tronçon. Malheureusement, elle refusa tout service peu après. Il fut en début de course retardé par quelques ennuis d'alimentation.



Bernard Consten-Jean-Claude Perramond (Alfa Romeo GTA).

Neuf ans après son premier titre de Champion de France Bernard Consten, à l'issue du Critérium, le remportait pour la quatrième fois. Il termine ainsi sa carrière en beauté car il a décidé d'abandonner la compétition à l'exception peut-être de la Coupe des Alpes. (La passion de la course est grande... Il est difficile de stopper, non ?) Bernard fut l'auteur d'une course de toute beauté qu'il mena avec un rare brio et une grande maîtrise. Durant la nuit, il resta en position d'observation, mais, sans jamais se laisser distancer, au contraire. Il profita que le règlement l'y autorisait pour prendre de l'avance, ce qui lui permit plus tard d'éviter, par endroit, le brouillard. Après Ganges, il attaqua. De sixième il passa cinquième à plus de 2' d'Elford. En réalisant par trois fois les meilleurs temps Scratch, il combla son handicap et ravit ainsi la quatrième place, celle qui lui permettait de remporter le titre. Son coéquipier Jean-Claude Perramond nous confia qu'au cours de cette épreuve il comprit toute la signification de l'expression « voler bas » tellement Bernard était déchaîné, propre et efficace. Parti chaussé de pneus Dunlop-Racing 184, Bernard monta en cours de route des Michelin-Racing.

Elford-Harriman (Lancia Fulvia HF 1410 cc).

Déception pour Vic Elford après ce Critérium. Bien que ne pouvant plus remporter le Challenge Shell et les 100 000 F promis au vainqueur, il comptait bien terminer dans les trois premiers. Malheureusement, il en fut autrement et Vic, de leader du Challenge, se retrouvait à la sixième place. Une cause à cela : peut-être la méconnaissance de l'épreuve qui le fit opter pour la mauvaise voiture. Mais, entendons-nous bien, battu en Corse par les Lancia, Vic pensait retrouver dans les Cévennes des routes au tracé similaire. Il choisit donc de partir avec cette voiture. Malheureusement, ici, la cadence n'est pas la même, elle est beaucoup moins cassée que sur l'île de Beauté. La puissance joue un rôle beaucoup plus important, et malgré tous ses efforts il ne put rien faire. Il pilotait la voiture qu'avait Toivonen en Corse, le fameux prototype 1410 cc. Vic fut victime d'une légère touchette en cours de route.

Jean-Claude Andruet-Jean-François Todt (Alpine Renault 1150).

Inutile de décrire la joie de Jean-Claude à l'arrivée. Imaginez être devenu du jour au lendemain millionnaire et vous comprendrez ! C'est ce qui lui est arrivé en remportant le Challenge Shell. Andruet n'avait ici qu'un objectif, remporter la catégorie GT et surtout assurer sa place. C'est ce qu'il fit en devançant Robert Buchet. Sa course devait être d'autant plus tranquille que son principal adversaire au Challenge, Jean-Pierre Gaban, avait abandonné.

René-Trautmann-Ginette Derolland (Lancia Fulvia HF 1410).

René pilotait l'un des trois Prototypes Lancia engagés ici. C'était celui qui avait gagné la Corse entre les mains de Sandro Munari.

A mi-course Trautmann était neuvième. Mais, peu à peu, il accéléra son allure parvenant dans certains tronçons à faire jeu égal avec Elford. Quant à Cella sur le troisième Prototype il dut rapidement abandonner à la suite d'une rupture de joint de culasse.

Sylvain Garant-Stoikovitch (Porsche 911).

Très belle course de Sylvain Garant qui pourtant n'affectionne pas particulièrement les routes glissantes. Très à l'aise, il fit une course rapide et régulière qui lui permettait de prendre la seconde place des voitures de Tourisme et Spéciales devant Nicolas et eut la satisfaction de devancer au classement scratch la Porsche 911S de Robert Buchet de 7'46".



Jean-Pierre Hanrioud remporta malgré tout la Catégorie Tourisme de série.

Jean-Pierre Hanrioud-Beal (R8 Gordini).

N'ayant pu prendre le départ comme prévu, au volant d'une Porsche correspondant en tous points à la fiche d'homologation d'une 911, mais dont le numéro de caisse était celui d'une 911S (il fallait le savoir !), Jean-Pierre se vengea de cette querelle en partant au volant d'une R8 Gordini 1300 engagée en Tourisme de série que lui confia très sportivement Béal, et avec laquelle il remporta la catégorie. Pourtant un concurrent déposa réclamation contre la voiture prétextant qu'elle ne possédait pas les baguettes d'enjoliveurs de portes. Réclamation rejetée !

Jean-Pierre Gaban- « Bati » (Porsche 911).

Gaban était un grand prétendant au Challenge Shell. Il partit très fort s'octroyant dans les deux premiers tronçons les troisièmes meilleurs temps. Trop fougueux, il sortait de la route et faussait son train avant. Il continua mais sa direction cassa et, dut abandonner à mi-course.

Au vu des résultats, on peut se demander pourquoi Matra n'a pas doté son service Rallye de plus de moyens et poussé l'expérience plus avant. En fait en cette fin d'année l'écurie Alpine était déjà le département sportif officiel de Renault. En 1968 elle se verrait ainsi attribuer tout le budget compétition de la Régie.

Epilogue (du circuit au Rallye)

Dernièrement, vous n'avez certainement pas pu éviter le battage médiatique, fait autour de la venue aux vingt-quatre heures du Mans, de Sébastien Loeb. La démarche de notre jeune champion du Monde des Rallye, en s'inscrivant dans une épreuve d'endurance sur circuit, me paraît bien sympathique. Il mélangeait les genres comme l'avait fait autrefois Henri Pescarolo (et bien d'autres pilotes talentueux). J'ai été étonné qu'aucun journaliste ne fasse le parallèle... La modestie de M. Pescarolo, devait certainement l'empêcher de dire que lui aussi, en son temps, il avait tenté cette aventure. Qu'il avait réalisé l'exploit de finir 2^{ème}, au scratch, du plus disputé des Rallye de la saison 1967.

Thierry

ASSEMBLEE GENERALE 2005

Une assemblée générale n'est jamais banale, celle de 2005 fut un bon millésime malgré un début sous la pluie. Danièle était très inquiète pour son rallye dont le thème était la découverte de la Sologne. Mais les dieux étaient avec nous (même s'ils ne nous ont pas toujours inspirés!...) car le soleil est revenu nous donnant de l'enthousiasme et des ailes pour certains.

Les questions-pièges et espiègles de Danièle et de son équipe nous permirent de découvrir une région riche en traditions insoupçonnées. Tout ceci dans une ambiance conviviale et chaleureuse où chacun essayait de glaner des informations. Il y a des petites routes solognotes qui n'auraient jamais du voir le passage de djets ...! mais Danièle était là pour veiller à ce que tout le monde rentre dans le droit chemin, ce qui nous permis d'arriver à l'heure à l'apéro!

La soirée de gala commença par un alléchant repas gastronomique, ponctué par des jeux en guise de trou normand! ce qui n'est pas plus mal par les temps qui courent!

Pierre de Coubertin a dit :l'essentiel est de participer ...nous avons participé et chaque équipage a été récompensé! nous avons bien roulé et bien mangé et bien dansons maintenant....pour clore la soirée.

Le lendemain ce n'est plus la même chanson, lever tôt et trop tôt pour participer à la vente de pièces et bourse d'échange d'idées et d'astuces suivies de l'incontournable formalité de l'AG menée de main de maître par notre président. Si Jean-Paul sait faire la mise au point des moteurs ,il sait faire également la mise au point de la bonne marche du club. Les ordres du jour soumis par le bureau ont été votés à l'unanimité. Tout ceci devant une forte participation d'adhérents venus de l'hexagone et de l'europe. Ajoutons que cette année au club RBMS c'était l'année de la femme, car chaque compagne s'est vue remettre un petit cadeau que ces messieurs apprécieront! (merci à Mr BRIDOUX).

Après un buffet froid ceux qui le souhaitent, pouvaient terminer l'après-midi en allant visiter le musée Matra qui cette année présentait un nouveau thème: l'évolution de la bicyclette.

Encore un grand coup de chapeau à Danièle pour ses talents d'organisatrice, et merci à toute l'équipe pour ce superbe week-end!

Monique Dubrulle



Le 25 juin 2005

DIJON

L'enfer. La pluie, la grêle. La route pour se rendre à DIJON fut un long calvaire. Et toujours pas de camping-car. Heureusement il y a les copains. L'un d'entre eux nous a prêté son break FORD avec un crochet d'attelage et roule ma poule. Petite appréhension quant au transfert de l'âge d'or à DIJON vu l'organisation un peu bordélique qu'on a connu jusqu'à ce jour.. Mauvais signe, le circuit est fermé quand on arrive à la nuit tombée. On balance la tente, le truc qui s'installe sans l'aide du campeur en un quart de seconde et... demain il fera jour ou demain sera une autre journée, c'est comme vous voulez, c'est vous le lecteur, à vous de choisir la formule qui vous convient le mieux.

Donc on est demain. Je retire ce que j'ai dit précédemment : pas de bousculades dans le paddock, chacun a sa place et traditionnellement le campement s'installe. Comme d'habitude nous sommes une bande conséquente. Cette fois ci je n'en ferais pas le listing. Voilà c'est comme ça ! Comme je le précisais à CROIX nous n'espérons pas de résultats mirobolants ce week-end, le circuit est trop rapide et si le temps est nuageux et incertain il ne semble pas annoncer la pluie. De plus tous les cadors sont présents avec leurs minis super affûtées. Bonne surprise Alain MORIN est présent avec son DJET et paraît prêt à en découdre avec tous ces gentlemen drivers. Le résultat des essais le prouve, pour une fois OLIVIER n'est pas le premier des non minis et Alain occupe une honorable 7^{ème} place sur la grille. Olivier se contentera de la 11^{ème}. Pas de problèmes particuliers, une place logique et prévisible. Alain met près de 3 secondes à Olivier, c'est beaucoup mais nous supposons que la préparation de la MATRA jaune est plus élaborée que celle de la MATRA bleue. Mais les MATRA's boys font alliance pour contrer l'essaim des caisses à savon anglaises. Un petit souci, une soudure du collecteur d'échappement a de nouveau lâché. Et c'est la course à la recherche d'un soudeur et d'un poste à souder. Heureusement les gars de piste de kart d'a côté se montrent d'une extrême gentillesse et d'un dextérité exemplaire. Et c'est reparti pour un tour !

Quelques mots sur « l'âge d'or » : moins de spectateurs, des emplacements pour les clubs parfois réduits à leur plus simple expression, coincés entre une haie et une poubelle, une disposition géographique qui se prête moins à la promenade qu'à MONTLHERY mais une ambiance sympathique.

La course au petit matin, à 8 heures ! Le circuit n'est pas ouvert aux spectateurs quand le drapeau à damiers s'abaisse sur la dernière voiture du Maxi 1000 ! La MATRA était sur le plateau et nous reprenions la route du retour quand les premiers spectateurs arrivaient. « Une MATRA ? Je ne l'ai pas vue courir » s'esclaffait un passionné que nous croisons en nous éloignant ! N'anticipons pas. Départ : OLIVIER est dans le peloton de tête. Dans la cuvette Alain MORIN part en tête à queue et abandonnera plus tard boîte cassée. Comme à son habitude OLIVIER lutte avec les minis qui tournent quelques centièmes ou quelques secondes au tour plus vite que lui. A ce petit il se montre toujours très efficace et il termine à la 6^{ème} place. Nous sommes satisfait de ce résultat car il conforte OLIVIER à la 5^{ème} place du classement du trophée en classe 2

Le 4 septembre 2005

LE MANS

Chaleur torride sur le circuit BUGATTI pour ces journées LM story. Il y a du beau monde dans les stands. Un exemple au hasard, le président du club RBMS par exemple! Et quelques autres mais des moins importants, des moins connus... De belles autos aussi. Tout pour passer un bon week-end, ce qui fut le cas. Quand à notre bande elle a été obligée de s'expatrier du paddock Maxi 1000 car il était difficile de loger 4 camping-car (j'ai retrouvé le mien) et quelques voitures dans l'espace réservé à ce trophée. A certains repas nous étions une petite trentaine et quand le samedi soir déboule une bande de farfelus transbahutés dans un camion publicitaire « Butagaz » des années 50-60 (?) l'ambiance monte d'un cran. Le président et ses troupes ont encore frappé. Certains dont je tairais le nom par délicatesse ont prolongé la soirée en abrégant le contenu d'une bouteille d'un alcool cher aux Normands que nous sommes restés. Je vous rassure l'intendance a suivi, merci Mesdames !

Dans le paddock du Maxi 1000 les plus rapides en mini commencent à se poser des questions. Il y a une mini encore plus rapide qu'eux! 1 seconde de mieux au Bugatti. Affaire à suivre. La saison 2006 se prépare doucement. Claude CASSINA le leader du trophée prépare une Alpine A110, on parle d'une R8 Gord. Le retour de Pierre MAINGOURD lui aussi sur une A110 est prévu. Il va y avoir de la concurrence en voitures équipées de moteur GORDINI. On a du souci à se faire !

Les essais s'annoncent sous les meilleurs propices. Décontracté OLIVIER abat un 7^{ème} temps. Son pilotage paraît tranquille, il n'allume plus les pneus, semble tirer la quintessence du DJET sans la brutaliser. Mais pas besoin de brutaliser l'auto pour que de nouveau une soudure du pot nous trahisse ! Ras le bol. Bien sûr il y a toujours quelqu'un pour nous dépanner. Cette fois ci, le frère de PHIPHI, spécialiste dans l'importation « d'américaines » et possédant un garage au MANS, nous sauve la mise.

Une course sans soucis. OLIVIER avait prévu que son adversaire présent à ses coté sur la grille s'envolerait dans la longue montée des stands. Mais quelques freinages plus tard le DJET était devant. Ensuite toujours le même scénario, une fois débarrassé de ses adversaires les plus proches OLIVIER mène sa course avec sérénité, garde ses distances et s'achemine vers une 5^{ème} place.

Le team commence à envisager de monter un 1148cc dans la MATRA pour la saison prochaine car tous nos principaux rivaux motorisés en GORDINI ont retenu cette possibilité qui n'était pas autorisée il y a quelques années. Il va falloir « faire les fonds de caisse ».

www.teamgrete.fr.st



DIJON JUIN 2005

LE MANS SEPTEMBRE 2005





Formulaire d'Inscription

Comme nous vous l'avons annoncé à l'Assemblée générale, il nous paraît bien que le club soit présent au MANS CLASSIC les 7, 8 et 9 Juillet 2005 afin de représenter la marque MATRA.

Par conséquent le Club a demandé un stand et vous permet de bénéficier d'un tarif unique pour le week-end à 37 euros.

A NOTER LE BILLET CLUB A 37€ EST FACTURE 67€ EN PRE VENTE ET 97€ SUR PLACE AU PUBLIC DONT LA VOITURE N'A PAS ACCES AU CIRCUIT

Pour des raisons d'organisation, le club ne fera qu'une seule commande de billets.

Chaque personne à bord de la voiture doit présenter un billet.

Pour une meilleure présentation au public, les clubs sont réunis par marque. Seules les Matra 530, René Bonnet, Djet, murena et bagheera sont acceptées.

Parking extérieur :

Cet espace extérieur (à tarif préférentiel) est réservé aux voitures modernes accompagnatrices.

Pour toutes infos complémentaires, vous pouvez contacter Delphine ou Bruno au 03.86.57.47.60

✂

RESERVATION BILLETERIE

NOM :

PRENOM :

VOITURE :

Immat :

LIBELLE	PRIX	NBRE	TOTAL
Billet enceinte Générale + tribunes+ paddocks	37€		
Accès voiture moderne parking Extérieur Clubs	5€		
Tour de piste (grand circuit des 24heures)	105€		
Panier pique nique (pour deux personne par jour)			
Samedi	50€		
Dimanche	50€		
TOTAL			

Les chèques sont à libellé au nom du club R.B.M.S

Seul les chèques reçus avant le 31/12/2005 seront honorés.

En ce qui concerne l'intendance du samedi soir (couchage et repas) nous verrons après la date limite d'inscription et le nombre de personnes.

PETITES ANNONCES

A vendre :

Vends carter d'huile alu petite ligne neuf jamais servi Prix club
Contactez Mr Leroy Yves ☎ 02.43.02.74.35

A vendre :

Moteur 505 turbo 180 cv avec échangeur : 400€
moteur Murena/Tagora 2.2 non bloqué : 350€
2 pipes d'échappement Murena 2.2 : 45€ chaque
1 pipe d'admission + carbu Tagora 2.2 : 30€
4 jantes Murena S (type export) pas de coups, à repeindre : 200€ les 4
2 jantes Murena 2.2 pas de coups, à repeindre : 100€ les 2
Divers Murena/Tagora ; allumeur, aérateur tableau de bord, etc... : prix sur demande.
Olivier Mesnard
02.47.65.99.51 ou 06.65.75.50.36
ou olivier.mesnard@club-internet.fr

Echange :

Echange châssis + carte grise type LM6 de 1965 contre carte grise de MB8S (ou MB8) et quelques pièces.
Contactez Mr Leroy Gilles ☎ 02.37.65.29.31 ou 06.21.26.08.15

PIECES DETACHEES

Pièces neuves Murena :

- Câble frein à main 1.6 : 24€
- Câble frein à main 2.2 : 25€
- Flexible frein AR (les 2) : 55€
- Câble compteur : 17€
- Plaque noir cache bagages : 15€
- Plexi Compteur : 10€
- Sangles de réservoir : 30€

Contactez Bruno Babut 06.62.32.45.31 ou ☎ 03.86.57.47.60

INFORMATIONS URGENTES :

1°) Kit tuyau d'eau inox de nouveau disponible au même prix (voir liste de pièces)

2°) Nous avons la possibilité de faire refabriquer des pare-brises chauffants au prix de 1050€ TTC avec facture.

Celle ci aura lieu si au moins 10 pare-brises sont réservés et à ce prix seulement pour quelques mois en fonction du devis.

Votre commande sera prise en compte lors de la réception de votre chèque d'acompte de 500€ à l'ordre SARL EPAF. Celui ci sera débité au moment du passage de la commande et sera perdu en cas de désistement.

Toute personne intéressée doit contacter Mr Humbert Jean Paul au
02.54.76.02.23