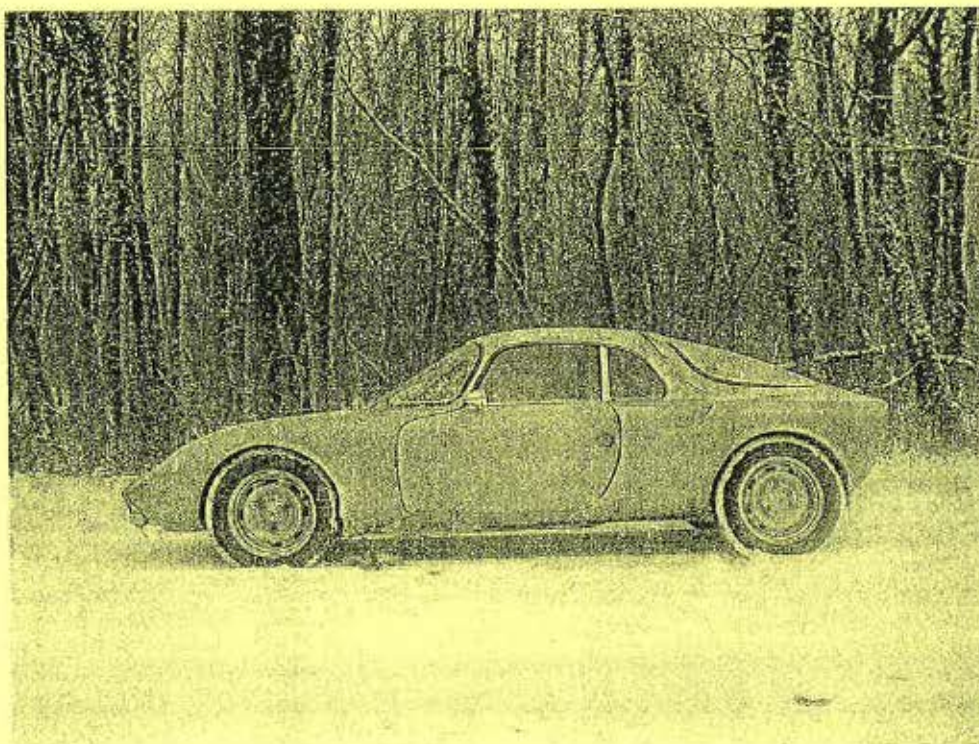


DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 53

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 :	René Bonnet de Mr Donne à St Sétiers	
Page 2 :	Sommaire, Mot du président, Calendrier	
Page 3 :	Liste des membres 2006	
Page 4:	Une MB8 en restauration	Bernard
Page 5 :	Registre de Saint Sétiers	Les participants
Pages 6 à 9:	La fin des tubulaires	G. Scherer
Pages 10 et 11:	Les djet dans la neige	A. Legal
Pages 12 à 15 :	Murena Kit 142cv	B. Babut
Pages 16 à 19 :	« J'ai été le passager d'Alex ... »	B. Grente
Page 20 :	LM Story et Annonces	B. Babut

RAPPEL

Important : Nous rappelons que le Club décline toute responsabilité par rapport à l'usage des pièces détachées vendues. Nous ne serions être responsable d'un accident causé par une pièce détachée vendue par le Club.

MOT DU PRESIDENT

Chers membres,

La neige fût enfin au rendez vous de la première sortie du Club. Une large partie du bulletin y est consacrée. Un nouveau livre « des DB au Matra » vient de sortir, malheureusement il présente de nombreuses erreurs, des photos dégradantes de djet non conformes et non représentatifs de la marque.

Je vous signale qu'il reste quelques places pour la souscription des pare brise chauffants de Djet. Rendez vous sous le soleil à la sortie décrassage.

Le président par intérim

CALENDRIER

Dimanche 9 Avril Sortie décrassage dans la Nièvre. Coupon réponse ci-joint

08-09 Avril Course Maxi 1000 à Magny cours

29-30 Avril Course Maxi 1000 à SPA

28-29 Avril -1^{er} Mai : Sortie Annuelle à Saint Etienne

03-04 Juin Course Maxi 1000 à Croix en Ternois

24-25 Juin Coupe de l'age d'or à Dijon et Course Maxi 1000

7-8-9 Juillet Le Mans Classic

LISTE DES MEMBRES 2000

01-AIN	Berry Alain	Jasseron	38-ISERE	Fitzek David	Villemaurieu	68-HAUT RHIN	Moegein Pierre	Ranspach Wesseling	PAYS ETRANGERS
03-ALLIER	Mourlon Patrick	Montlucon	41-LOIR ET CHER	Dunais Jean Michel	Romorantin	69-RHONE	Endoux Jean	Chaponost	Andemack
06-ALPES MARITIME	Giraud Robert	Aurbeau s/ siagne		Gentle Bernard	Les Moutils	70-SAONE (HAUTE)	Billy Hervé	Champpey	Ansel S.
08-ARDENNES	Mekimoult Claude	Grasse		Humbert Del JP	Romorantin	72-SARTHE	Desaut Serge	Allonnes	Colmant
13-BOUCHES DU RHONE	Barris Yves	Charleville Mezières		Porter Marc	Villfranche s/ cher	73-SAVOIE	Lhermy Bernard	Le mans	Delourroy
14-CALVADOS	Scarsi Claude	Marseille	42-LOIRE	Zverkov Monique	Verdorme	74-HAUTE SAVOIE	Gros Pierre Alain	Chambéry le vieux	Geuens W.
16-CHARENTE	Grete Jean Claude	Lisieux		Best Thierry	St Etienne	75-PARIS	Pauline Andre	Epagny	Lallemend
18-CHER	Bosseboeur Michel	Sers	44-LOIRE ATLANTIQUE	Michelon Charlotte	St Etienne		Pas Jean Jacques	Paris	Franka
21-COTE D'OR	Chevalier Serge	Brinay	45-LOIRET	Legriffon Olivier	Nantes	76-SEINE MARITIME	Valat Gishaine	Paris	Meyer
22-COTE D'ARMOR	Martin Michel	Trouy		Beauvallet Etienne	Rennou	77-SEINE ET MARNE	Cailu Thierry	Rouen	Kaiser
23-CREUSE	Touzelet Michel	Mary sur cher		Jardel Christophe	St Firmin des bois	79-SEVRES	Cerf Michel	Messy	Ritter
25-DOUBS	Deroussiaux Christian	Flaurey sur Ouche	46-LOT	Conquet Charles	Tour de Fauré	80-SOMME	Barreau Claude	Bassines	Trachster
28-EURE ET LOIR	Lejour Jean Louis	Dijon	47-LOT ET GARONNE	Peyssot Gerard	Caubereis	83-VAR	Quentin Hervé	Beauval	Kouf
29-FINISTERE	Pannier Dominique	Perros Guirec		Hardouin Daniel	Payrac	84-VAUCLUSE	Jollain Jacques	Dreuilgnan	
30-GARD	Pavot Alain	Langueux	49-MAINE ET LOIRE	Buly Guy	Pont du casse	85-VENDEE	Bassine Yves	St saturn d'apt	
31-HAUTE GARONNE	Reuse Bernard	St Vauiry		Courtin Pierre	St Jean des maurvets	86-VIENNE	Legal Alexis	Aubigny	
33-GIRONDE	Esally Bernard	Les Fourgs		Dolbeau	Avrille	87-HAUTE VIENNE	Massin Pascal	Les Roches Premieres	
34-HERAULT	Falot Gabriel	Meslères	50-MANCHE	Scherer Gerard	Forges	88-VOSGES	Nedeliec Jean Marie	Dange st Romain	
36-INDRE	Leroy Gilles	Marville les bois	51-MARNE	Jarnes Romuald	Pont Hébert	91-ESSONNE	Bertrand Jean Marc	Limoges	
37-INDRE ET LOIRE	Duraison	Le releck kernuon		Boulnois Jean Marie	Fismes	92-HAUTE SAONE	Lapoumeroulle Jean	Solignac	
	Charraut Pascal	Beauvoisin	53-MAYENNE	Perinet Guy	Ralms	94-VAL DE MARNE	Provost Jean Claude	Bonnac la cote	
	Carelron Jean Louis	Pont et Esprit		Fortbonne Georges	St Gemmes le Robert	95-VAL D'OISE	Boileau Gilles	La Bresse	
	Baury Laurent	Brax	56-MORBIHAN	Leroy Yves	La Bacorniere		Berger Maurice	Evy	
	Crosne Reynald	Plaisance du Touch		Brianellec Richard	Arzon		Bombard Daniel	Corbell Essornes	
	Justou Michel	Fronton		Poirard michel	Arzon		Bombard Anne Mar	Sotssy sur école	
	Perle Jean Noel	Toulouse					Bachard Dominique	Maisse	
	Fontes Olivier	St Gaudens	58-NIEVRE	Babul B. Humbert D.	Nevers		Chevalier Claude	Igny	
	Andis Bernard	Andelras las Bains		Mite Dominique	Sermoise s/ Loire	92-HAUTS DE SEINE	Duffort Bernard	Antony	
	Remazeilles Daniel	Ceestas	59-NORD	Ongaro Michel	La charité s/ loire		Lopez Philippe	Colombes	
	Lejeune Gabriel	Courmonterral		Carbon Joel	Coudelerque branche		Crosnier Guy	Vitry sur seine	
	Boreau Christian	Valencay		Dupont Bernard	Sassegnies		Delanuy Andre	Villecrasnes	
	Gautier Roger	Valencay	61-ORNE	Valentin Francis	Laigouge		Donne Eric	Chevilly Larue	
	Mesnard Alain	Le Poinconnet		Ceyssel David	Fiers		Mavel Philippe	St Maur des Fosses	
	Metais Michel	Azay sur cher	62-PAS DE CALAIS	Decreyuy Stephan	Lillers		Raquin Jean Claude	Orly	
	Marcous Serge	Montjoie sur loire	67-BAS RHIN	Kaiser Luc	Strasbourg		Bateau Thierry	Varmes	
	Mesnard Olivier	Villeperdue		Rucher Joel	Uhrwiller		Leiong Yves	Montmorency	
	Thomas Olivier	Azay sur cher							

Une MB. 8 toujours en restauration..

Il y a eu six ans en Novembre, que j'ai entrepris avec mes deux fils, la restauration d'un DJET V reposant au fond d'une pâture depuis de nombreuses années, acheté en épave pour 300,00 €.

Mon garage lui est destiné dans sa presque totalité (Madame se réservera une place pour sa clio) ; mais cela ne sera pas suffisant des cartons de pièces sont stockés au sous-sol, les moquettes achetées au Club, dans la chambre à coucher, etc...

Cette restauration étalée dans le temps non pas volontairement, mais a cause des finances, nous procurera de forts moments agréables (1^{er} tour de roues dans la cour et aussi dans notre petit village, avec un véhicule aveugle, sans vitres ni portes et Vincent dans le coffre arrière pour actionner l'accélérateur !! mais aussi de très grosses frayeurs avec trois débuts d'incendie, heureusement vite circonscrits, à cause de fils de masses mal connectés (depuis un boîtier de fusibles a été installé).

Notre belle est depuis quelques jours chez le carrossier pour la mise en forme définitive, passage d'apprêts et peinture des intérieurs.

Ensuite se sera au tour du cellier de l'accueillir pour son habillage (les sièges ont été refaits à neuf ainsi que le dessus du tableau de bord).

Après un retour chez le peintre pour l'application de sa robe finale, il nous restera plus qu'à tout remonter avec très grands soins et ENFIN ROULER

(Un petit conseil: si vous êtes comme moi un grand novice de la restauration, mitraillez la voiture sans modération, avec de la pellicule bien sûr !!!, et notez toutes les étapes de vos travaux, vous pourrez ainsi, comme je le fais, vous constituer un beau livre : les soirées d'hiver seront ainsi moins longues à passer).

Bernard

LE REGISTRE DE ST SETIERS 2006

« Nous partîmes joyeux à 7 heures du mat de Romorantin pour un périple de 5 à 7 heures pour certains, quelle galère mais content. »
Signé A.D.

« Je ne savais pas que l'on pouvait apparenter la Jet à une danseuse sur les routes enneigées. Il faut dire que nous nous sommes retrouvés devant un très beau paysage. »
Signé AM.B

« Routes salées, petit salé »
Signé B.R

« St sétiers c'est super sous la neige dommage pour le quad, et plus de blonde à forte poitrine »
Signé L.C

« Sous la neige de St sétiers, sans problèmes Alex pensait piloter mais la dure réalité du René Bonnet, Sur terre lui remis les pieds !!!! »
Signé Nardo

« Enfin de la neige !! Plein de neige !!! Un week-end super, des amis sympas, bataille de boules de neige, ballade, pannesTout y était pour faire un séjour plein de bonheur. Merci au Club !!! »
Signé M.Pin

« St sétiers enneigé = pas de mimi à l'arrivée »
Signé Mimi

« Les plus couillus étaient tous là pour découvrir la neige et faire l'anni du président. Les absents ont eu vraiment tort. »
Signé Danielle

« Le président l'avait rêvé St sétiers l'a fait !! Il a enfin neigé »
Signé MC.R

« St sétiers sous la neige, Jean paul dans une voiture de « garçon coiffeur », le rêves de beaucoup d'adhérents furent réalisés en un week-end »
Signé Olivier

« Plus de neige, moins de chasse d'eau, plus de blonde »
Signé Popol

« Pour une première sortie, c'était plutôt cocasse »
Signé Nanard

« Pas prête pour faire le Trophée Andros, manque quelques cours de pilotage, Allo dédédé »
Signé D.H

« Croisière blanche imprévue pour le Club dans un village pour le moins encore méconnu qui mérite d'être vu à St sétiers »
Signé Jacques

« Dommage que la grasse matinée n'est pas été prévue au programme, sinon il manque rien »
Signé Eric

« Routes enneigées, trajet rallongé et hôtelier fatigué, mais que de belles randonnées »
Signé Les chevaliers

« St sétiers et dire que c'était la 5^{ème} virée, St sétiers je ne crois pas que l'on y retournerait un jour »
Signé Angélique

« Putain de fait chier de putain de saloperie de bagnolles de merde !!!!! »
Signé Alex

« La liaison fût longue de Nevers à Felletin. Heureusement, il y avait une vraie spéciale de Rallye enneigée dans la dernière côte. Une vrai spéciale du Monte Carlo avec le Djet tout en glisse »
Signé Bruno

LA FIN DES TUBULAIRES

Les victoires de Bobrowski au Mans et à la Targa , lui permettent d'envisager un titre de Champion de France.

René Bonnet lui confie L'Aéro (ex 41 du Mans) pour participer la semaine suivante à la course de côte du Mont Ventoux qui se déroule le 23 Juin.

Pendant ce temps, à Champigny, le double arbre récupéré sur la voiture de Masson est monté dans le deuxième Aéro (ex 53).

La barquette est remise en état en particulier un effort particulier est accordé à la vérification des trains avant et arrière.

Ces voitures plus celle personnelle de Charriere sont prévues pour disputer une nouvelle compétition Internationale qui doit se dérouler sur le circuit de Reims le 30 Juin.

Annonçant la renaissance des 12 Heures de Reims, cette épreuve de deux heures va être organisée dans le cadre du Grand Prix de l'A.C.F afin d'essayer de remettre sur pied une épreuve d'endurance destinée aux « Sports et Prototypes » et constituant en quelque sorte une revanche des 24 Heures du Mans.



On retrouvait dans la catégorie « Prototypes plus de 3 litres » une Jaguar E, une Ferrari Testa Rossa, une Aston Martin et une Maserati.

En 3litres : 4GTO, et dans la catégorie 1000 cm3, 4 René Bonnet, 2 Alpine M63 et la DKW.

Gérard Laureau est au volant de l'Expérimentale (nouvelle appellation de la Barquette), Claude Bobrowski est engagé sous le Numéro 66, Pierre Monneret pilote le deuxième Aéro avec le Numéro 68, enfin Roland Charriere sur son tubulaire « court » porte le Numéro 70.

Le dimanche, la chaine de distribution du moteur de l'Aéro de Bobrowski cassa entre le garage dans Reims où il avait été garé et le circuit.

Très sportivement Roland Charriere lui offrit de prendre le volant de sa propre voiture pour lui permettre de défendre ses chances au championnat de France.

Au terme de l'épreuve Gérard Laureau en terminant dixième était devancé par José Rosinski sur l'Alpine N° 60 mais devançait la N° 62 de Grandsire.

Claude Bobrowski sur la voiture de Charriere terminait 12^{ème}.



Pierre Monneret N° 68, quant à lui avait abandonné, joint de culasse mort, maladie dorénavant habituelle liée aux déformations du bloc moteur.

Problème que continuait à nier Amédée Gordini qui n'arrivait pas à admettre les faiblesses du bloc moteur Renault monté en double arbre, surtout le 55RG et dans une moindre mesure pour le 54RG.

Il ne faut pas oublier que la puissance était deux fois plus importante que dans la version R8 normale!

Jacques Hubert avait pourtant identifié la source probable de ces difficultés.

Il parlait d'un allongement du bloc et/ou des tirants de culasse provoquant une diminution consécutive du dépassement des chemises.

Cette déformation entraînait un affaiblissement du joint de culasse au niveau des séparations entre chambres de combustion et le circuit d'eau de refroidissement.

Les gaz qui passaient dans ce circuit étaient suffisants pour provoquer soit des destructions locales du joint, soit des poches d'air dans un circuit de refroidissement déjà très sensible à la qualité du débullage effectué au remplissage. (le tuyau de débullage automatique qui plonge dans le vase d'expansion était pratiquement toujours obstrué lors de la galvanisation).

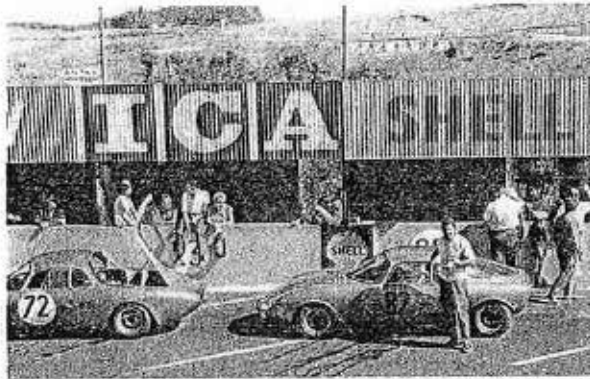
Il n'en fallait pas plus pour que plus ou moins rapidement, le phénomène soit irréversible et condamne le moteur.

Gordini n'était pas de mauvaise foi car dans son installation de banc moteur du Boulevard Victor, il n'avait jamais reproduit cet incident car le banc tournait à eau perdue.

Renault devra résoudre ce problème plus tard avec le lancement de la R8 Gordini qui sur certains prototypes de présérie en utilisation sévère présentaient les mêmes symptôme. Il ne restait plus que quelques jours pour être aux essais du circuit d'Auvergne dont l'épreuve se disputait le 7 Juillet.

TROPHEES D'AUVERGNE 7 Juillet 1963

René Bonnet ne peut présenter que 3 voitures pour cette épreuve. La barquette pour Gérard Laureau (N°70), un Aéro pour Claude Bobrowski (N°72) et le fidèle Roland Charrière sur son tubulaire « court » N°82.



Dans la classe 1000 cm3 derrière l'intouchable Abarth de Mauro BIANCHI, (4'02 aux essais) le duel national continuait entre René Bonnet et Alpine. José Rosinski dans une M63 modifiée en spyder tournait en 4' 10, la barquette devant se contenter de 4' 23, l'Aéro tournait en 4'29 et Charrière en 4'32. Bobrowski se plaignant d'un moteur incapable de dépasser 6000 t/mn !

Rentrant à leur hotel après les essais, Charrière et Laureau éprouvèrent certaines difficultés à doubler une voiture qui occupait le milieu de la chaussée. Les occupants qui avaient sans doute bien arrosé leur repas forcèrent la René Bonnet à s'arrêter et aidés de plusieurs « amis venus courageusement à la rescousse », attaquèrent les deux pilotes qui rendirent coup pour coup ! Mauvais présage ? Le lendemain, en effet, Gérard Laureau portait un très beau pansement qui lui recouvrait le menton et dès le départ de la course, Abate sur Ferrari provoqua un embouteillage tel que Laureau vint enfoncer l'avant de sa barquette dans une Simca Abarth. Obligé de s'arrêter durant deux tours pour redresser (en le découpant) son capot avant, il perdra toute chance de se défendre. La victoire reviendra à Bandini sur Ferrari, alors qu'une Lotus XXIII aurait facilement pu remporter cette épreuve : meilleur temps aux essais de Tony HEGBOURNE qui finit deuxième, Hawkins qui avait mené le début de la course ayant été contraint à l'abandon sur défaillance de boîte de vitesses. Bobrowski aura été encore une fois victime de surchauffe moteur, Charrière victime de sa boîte de vitesse.

ARRÊT DES TUBULAIRES

Le Djet à châssis poutre a enfin été homologué après avoir obtenu une dérogation pour la hauteur des phares .

Le Djet 1001 prototype de la série type CRB1 est homologué .L'enregistrement est signé le 5 Juin 1963 .

Les premières immatriculations auront lieu en Juillet.

René Bonnet arrête la fabrication des tubulaires chez Chappe et Gessalin par lettre datée du 17 Juillet 1963 .

La production totale de voitures aura été de :

3 Prototypes en 62

12 Tubulaires type Djet III / IV de Janvier à Juillet 63 dont 4 Aéro

Soit 15 Voitures complètes.

Auxquelles il convient d'ajouter deux caisses complètes avec châssis restées chez Chappe et une caisse nue ayant servie à la construction du châssis poutre.

PLACE AU CHÂSSIS POUTRE !



Gérard SCHERER
Décembre 2005

FIN

Des djets dans la neige

St setiers 2006, fut pour moi la première sortie du Bonnet. Contrôle technique passé depuis le 12/01, j'ai enfin obtenu le droit de rouler avec l'auto. C'était donc l'inauguration de ma voiture...

Départ d'Aubigny vers 14h00 le vendredi après-midi en direction d'Angers ou j'avais rendez-vous avec Olivier pour ensuite aller aux Montils.

Pas trop fier, c'était la première longue route de la voiture, ça c'est bien passé, je me suis perdu à la sortie d'Angers pour retrouver Olive, et dans l'auto, les odeurs d'essence et d'échappement sont toujours aussi présentes.

Enfin bref, le voyage jusque chez les Grente se déroule pas mal, voir même plutôt bien.

Le samedi matin, réveil à 5h30, le départ de Romo est prévu à 7h00, tous ensemble.

Au réveil, quelques flocons tombent légèrement, on se dit que ça ne va pas durer.

Olivier prends sa Mazda (à quelques lettre près on y est) et Nardo monte avec moi dans le bonnet, ce sera lui mon copilote pour cette petite aventure.

En partant des Montils, on voit qu'en fait il y a déjà pas mal de neige sur la route et en arrivant à Romo, c'est pire.

Pas très à l'aise à conduire sur la neige, on se traîne et on arrive en retard, changement de plan, départ de chez p'tit marc.

Soit, nous voilà reparti il neige de plus en plus, on retrouve Nanard et Popaul dans la Murena rouge que Nanard a racheter à son coiffeur et P'tit marc dans son Djet jaune.

5 min plus tard, la petite troupe arrive et nous voilà parti en direction de St Setiers.

À peine quelques km après le départ, Marc se gare sur le côté, problème d'essuie-glace.

Nous voilà juste derrière la Murena des stars de chez EPAF, toujours sous la neige de plus en plus forte.

On roule à 50 km/h, et ça glisse un peu quand même les propulsions. Ce fut donc près de 300 km en glissade dans les virage, toutes les côtes en vrac et pour notre part, divers arrêts pour nettoyage des bougies, sinon ratatouillage de la bagnolle...

Très vite, nous ne sommes plus un convoi, mais plutôt une bande de fêlées éparpillés entre Romo et St setiers.

Comme on était derrière les autres avec Nardo, on a évité les plus grosses galère, effectivement, Olive et Dédé, dans le djet de course on fait les ouvriers, nous permettant de choisir des routes plus praticables.

Enfin bref, vers 15h00, quand même, nous voilà arrivés à l'auberge du plateau... et pas les derniers en plus, c'est pour dire...

Enfin un coup à boire et un bon petit repas. Faut dire que ça commençait à faire faim depuis le matin 6h00. On a quand même fait 9h00 de route, à une moyenne de 37 Km/h.

Heureusement qu'on a des voitures de sport, sinon on ne serait peut être pas encore arrivés...

Par contre, nous n'étions pas le nombre prévu. La neige a sans doute contraint plusieurs personnes à rester au chaud devant la télé. Hé oui, que 6 voitures anciennes sur le plateau de Millevaches, dont 3 djet Matra, 2 bonnet et une murena, seuls rescapés de l'aventure, les autres ayant préféré les voitures modernes équipées de pneus neige ou leur canapé, équipé de couverture et d'un feu de cheminée...

Bon, pour le Quad, ça a été rapide, vu le retard de la bande et le fait qu'il fallait redescendre à Aubusson, on a déclaré forfait, préférant une balade à pied pour aller voir au début de la piste de ski de fond, ouverte pour l'occasion.

S'ensuivi un apéritif bien mérité, notre président fêtant son anniversaire, le repas fut animé et la soirée se déroula comme d'habitude, dans la joie et l'allégresse, où les traîneurs

finirent à déguster du calva au bar de notre aubergiste, qui lui même n'avait pas oublié de goûter ses boissons...

Le lendemain, après une bonne nuit réparatrice, le petit déjeuner fut pris tranquillement, chacun a son rythme...

La neige avait fondu en partie, les routes étant dégagées on pris le départ pour la balade vers la courtière, dans la zone militaire, immense, dans laquelle on a pu voir les célèbres parcours du combattant et un village d'entraînement à la guérilla urbaine.

C'est durant la balade que la vraie galère a commencé. Un bruit de roulement plus qu'inquiétant est apparu.

On s'arrête, démonte une roue, appelle Jean-paul au secours. Verdict : Roulement arrière gauche mort.

Heureusement, que la solidarité est encore de mise dans cette triste époque, Bernard Reuse, notre organisateur m'enleva cette douloureuse épine du pied.

La route jusqu'à Saint Vaury fut très calme (40 à l'heure) et en même temps très tendue, ne sachant pas si on arriverait jusqu'à destination avant que ça lâche complètement et qu'on soit bloqué définitivement sur le bord de la route.

Mais ça a marché. Arrivés chez Bernard, petite séance de mécanique de 3h00, pour remplacement du porte moyeu (Bernard m'a prêté celui de son djet pour que je puisse rentrer), normalement ça ne devrait pas être aussi long, mais vous savez ce que c'est, y'a toujours un boulon pour faire chi...

Enfin bref, après un bon petit repas concocté par Marie-claude, je repris la route vers 22h30, en direction de la vendée.

Merci encore à la famille Reuse, sans qui je n'aurais pas pu rentrer.

Le retour se fit sans problème jusqu'à la Roche-sur-Yon, où je suis arrivé vers 3h00 du matin.

Encore une sortie pleine de rebondissement. Promis l'année prochaine je passe la main à quelqu'un d'autre pour les pannes...

Alex



MURENA 2.2 KIT 142CV

« UNE RECETTE MAISON »

Matra a toujours souffert d'un décalage d'image véhiculée par des protos victorieux en compétition et la modestie des performances de ces véhicules sportifs de série.

La Bagheera avec 90cv pour ses versions les plus puissantes a certes bénéficié de l'image des Matra Sports Proto pour doper ses ventes. Il n'en reste pas moins que les utilisateurs et les journalistes restaient sur leur fin et attendaient la Matra sportive.

Lors de la présentation de la Murena tous attendaient une « super Bagheera » avec une boîte 5 vitesses et des moteurs plus puissants. La déception des journalistes fût au rendez vous. La version 1.6 n'était pas plus performante que la précédente Bagheera. La 2.2 quant à elle offrait de bonnes performances mais utilisait un moteur de conception ancienne, déjà pour l'époque. De plus ce moteur, en version série, à simple carburateur double corps n'apportait pas de grandes sensations. Sa lourdeur, son manque de volonté à monter en régime n'apportait pas un agrément sportif à la Murena.

Chez Matra, l'équipe de Enzo Garavelloni était consciente du problème. Ils étaient prêts à donner des chevaux à cette Murena pour en faire la Matra attendue par les amateurs de coups sportifs.

Des solutions existaient pour doper ce moteur 2.2. En compétition, des culasses double allumage JRD et 16S ROC ont été développées. Pourquoi ne pas utiliser ce développement sur une « super Murena » ?

L'étude d'une Murena 16S appelée 4S a été faite en 1981 et présentée au directoire de chez Peugeot. L'auto, forte des 178cv de son 2.2 double arbre 16S ROC civilisé roulait à 230 km/h sur l'anneau de Mortefontaine.

Ce projet ne fût pas retenu par Peugeot en difficulté avec Talbot. Il y a des projets qui ne tombent pas au bon moment.

Cette étude 4S sur le moteur et des appendices aérodynamiques ne vit pas le jour mais certaines solutions comme le becquet furent reprises pour le projet Kit 142cv.

Chez Matra, l'envie de donner plus de puissance à cette Murena était toujours présente. C'est en « perruque » que un kit moteur fût développé par le bureau d'études.

Ce kit a été constitué en prenant des éléments dans la banque de pièces du groupe Peugeot mais également chez Volvo par soucis d'économie. Volvo avait commercialisé un kit baptisé « R-sport » pour la 343 qui comportait des carbus solex C40 ADDHE ainsi qu'une boîte à air polyester.

Présentation du kit

Moteur

-ce kit était constitué de pièces moteur permettant de faire passer la puissance du moteur 2.2 de 118cv à 142cv grâce à des pièces spécifiques :

*arbre à cames permettant une levée et un croisement de soupapes plus importants (diagramme 279°x279° au lieu de 256°x248°).

2 repères de peinture rouge aux extrémités et une touche de peinture rouge sur les 2 collerettes près de la portée milieu permettent de l'identifier.

*2 carburateurs Solex C40 ADDHE double corps et non Weber car Solex faisait, à l'époque partie du groupe Matra. Ces carbus comportaient 4 trompettes en plastique rouges d'origine Volvo. Matra faisait effacer l'inscription Volvo sur le plastique avant montage.

*1 tubulure en aluminium à 4 conduits séparés réalisés au moyen d'un outillage sable pour une question de coût. Les carburateurs étaient fixés sur la tubulure au moyen de vis, rondelles cuvettes et bagues élastiques utilisées également sur les Sunbeam lotus.

*1 boîte à air en polyester réalisée chez Matra à Teillay équipée d'une platine en tôle pour fixation sur les carbus. Cette platine emboutie sera réalisée grâce à un outillage Volvo est très proche du modèle du kit « R-sport ».

*1 allumeur Ducellier ref : 525 405 modifiant la courbe d'avance et remplaçant le modèle Bosch du 2.2 118cv.

Aérodynamique

Le kit aérodynamique était constitué de :

*2 bas de caisse plus volumineux remplaçant les originaux et peints ton caisse. Leur forme ne jouait en rien sur l'aérodynamique.

*1 becquet noir granité, grain P19 issu de l'étude 4S qui permettait de rééquilibrer les portances à haute vitesse. Ainsi, à 200km/h, il apportait une charge de 42.9 kg sur l'avant et 9 kg sur l'arrière améliorant ainsi la tenue de cap.

Ce kit complet permettait de donner les performances suivantes à la Murena. 210 Km/h au lieu de 197 Km/h en vitesse de pointe et 29 s au 1000 m DA au lieu de 31 s. ceci pour une consommation de carburant pratiquement identique à l'usage.

Les performances mesurées à Mortefontaine les 28 et 29 avril 1982 étaient comparables à celles d'une Porsche 944.

Le kit sera commercialisé au prix de 11900 fht au 1/07/82.

Compter pour la préparation : moteur 12H50 car le déculassage est obligatoire pour changer l'arbre à cames.

aérodynamique 2H50

peinture bas de caisse 3H00

aération moteur 0H75

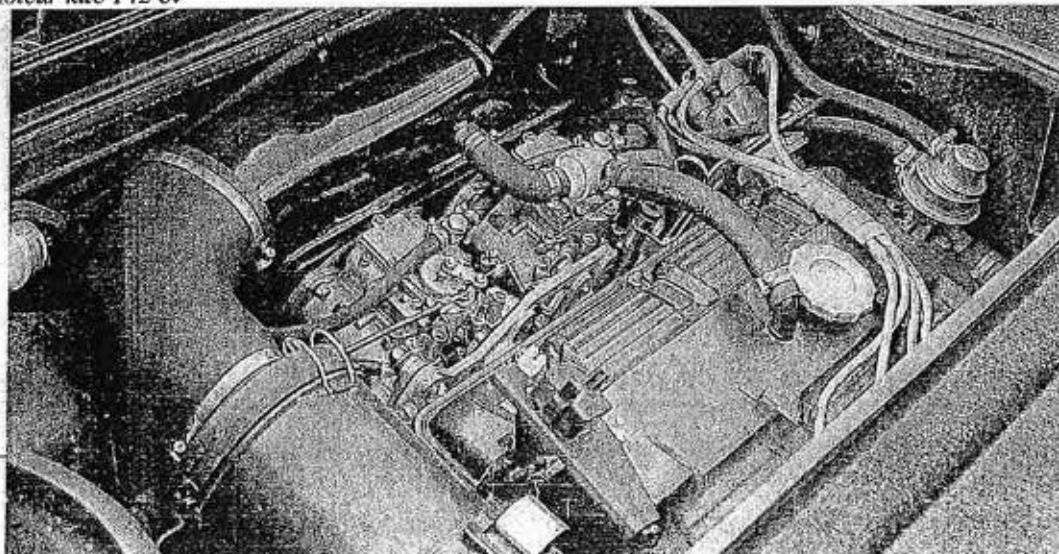
Révision entre 1500 et 2500 Km 1H40

Le kit aérodynamique seul pouvait être livré au prix de 2423 fht.

Le montage de ce kit pouvait être réalisé sur un véhicule neuf ou déjà immatriculé par les concessionnaires Peugeot Talbot à partir du 1^{er} juillet 82.

Après chaque transformation du concessionnaire, celui-ci devait présenter le véhicule au service des mines local.

Moteur kité 142 cv



Pour cela, il devait :

a-établir une attestation stipulant que la transformation a été exécutée conformément aux spécifications Matra Automobile.

b-faire la demande au service homologation Matra Auto d'un certificat de conformité numéroté de 1 à 100 référencé sous le n° AU 2239-81-01.

c-avec l'expédition du dit certificat, Matra Auto joignait une étiquette autocollante à positionner sur le passage de roue avant droit au dessus de la plaque constructeur.

d-joindre à l'expédition une notice descriptive du « nouveau véhicule ».

La carte grise d'une Murena kitée comporte la mention « MO » à la suite du n° du type véhicule.

Matra, pour marquer le coup, décida de lancer la fabrication de 3 Murena prototypes équipées du nouveau kit 142, destinées aux essais de la presse.

Leur définition était spécifique au niveau de la teinte de carrosserie noire Nitrolac 338 934Q vernie et de la sellerie en velours cotellé noir d'origine Renault 9 et 11 + passepoil rouge.

La carrosserie était soulignée par des filets adhésifs latéraux rouge (largeur 4.5 mm). Les monogrammes de caisse étaient également de couleur rouge.

Il était question, à ce moment là d'ajouter cette teinte noire vernie au nuancier des Murena millésime 83 (série 13). L'idée sera abandonnée.

Ces 3 Murena spéciales, n° d'enchaînement 8024, 8025 et 8026 étaient réalisées sur la version série 12 (modèle 82) mais comportaient déjà des évolutions de garnissage de la série 13 (modèle 83) à savoir :

- barre de vide-poche coté passager

- pavillon garni en givrex noir

- garniture des montants de pare-brise et arrières en skaï noir

Spoiler et pare-choc arrière étaient granités P19 comme ceux des Murena série 13.

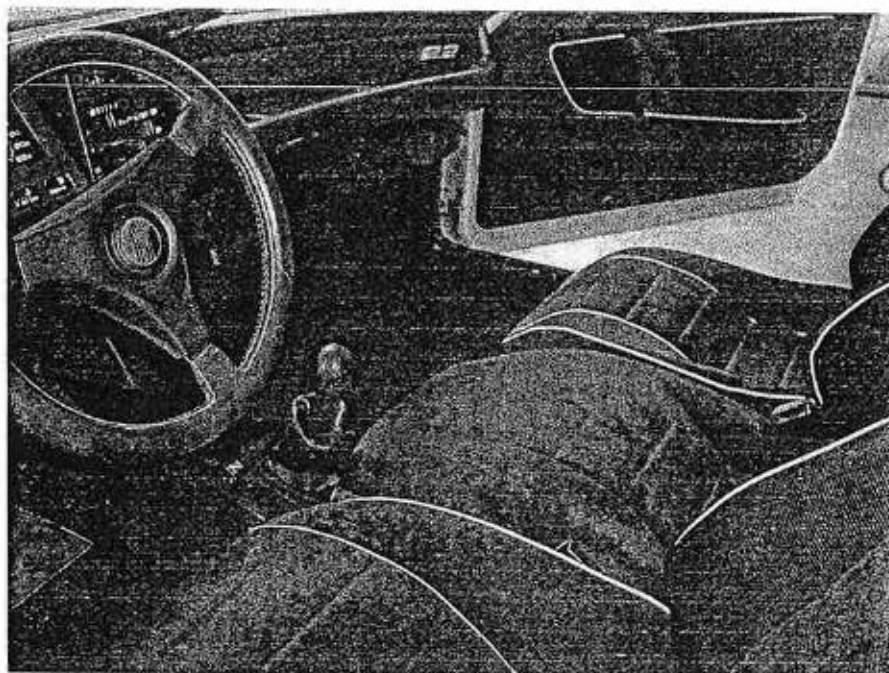
Elles portaient la dénomination P1, P2 et P3 et avaient pour immatriculation respective 7343 PM 78, 7347 PM 78 et 7344 PM 78.

Elles sortirent de l'usine de Romorantin le 11/03/82 et furent mises en circulation le 18/03/82.

Enzo Garavelloni assura le suivi du montage de ces versions kitées.

Le cahier des charges de ces véhicules spécifiait l'utilisation d'un nouveau volant cuir ref.

Personal-mirage 81D 2090. Seule 1 prototype en sera équipé pour quelques essais.



Intérieur velours noir

Un bandeau devait être monté entre les feux, façon Bagheera série 2 mais aucune n'en sera équipée.

Contrairement au kit qui ne comporte pas cet accessoire, les 3 prototypes étaient équipés d'un volant moteur allégé.

La presse accueillera favorablement cette Murena transformée et salua l'initiative de Matra. Seulement, la formule du kit était critiquable. Tous soulignaient l'évidence de produire la murena 2.2 kitée directement à l'usine sans passer par Peugeot. Le kit 142 ne sera pas un succès commercial et de nombreux kits sont en stock au MPR de Romorantin en 1983.

La liste des Murena kitées comporte 75 véhicules transformés dont une Tagora. Les 3 prototypes presse ne font pas partie de cette liste.

A signaler que ce kit ne sera pas homologué en Suisse mais uniquement en France. Matra déclinant toute responsabilité du montage dans d'autres pays.

Quelques mois après le lancement du kit, Matra commercialisera la seule Murena S sortie à 480 exemplaires. Elle utilisera de série le moteur 2.2 kité 142cv X5N4 (équipé celui-là d'un volant moteur allégé) et des appendices aérodynamiques du kit 142.

Aujourd'hui, les Murena kit 142cv sont devenues rares, bien plus que les S pourtant valorisées à tort. Les 3 prototypes presse noire existent toujours et sont la propriété de collectionneurs privés. A signaler que Michelle Mouton avait accidenté sur la neige, lors d'essais à Serre-chevalier le proto P1. Matra a réalisé 2 autres Murena, suivant les spécificités « presse ». Seul 1 exemplaire est aujourd'hui localisé.

Cet article a été réalisé grâce à l'aide du personnel du musée de Romorantin qui m'a aimablement laissé consulter ses archives.



Murena (presse) pour un essai Auto Hebdo

Bruno Babut

**« J'AI ETE LE PASSAGER D'ALEX ET CE N'EST PAS
RIEN ! »**

« Nous partîmes cinq cents ; mais par un prompt renfort

Nous nous vîmes trois mille en arrivant au port... » Le Cid -CORNEILLE

Nous c'est plutôt :

« Nous partîmes cinq cents ; mais par un coup du sort

Nous nous vîmes six en arrivant au port... » NARDO

Six véhicules historiques bien sûr !

Cinq heures trente du mat'. Dure réalité d'un lever matinal. Une petite heure plus tard je m'installe comme passager dans le djet d'Alexis. C'est le baptême de la route pour le René Bonnet. Il commence à neiger. Olivier nous suit avec sa Mazda, il ne tardera pas à nous doubler afin de se tester sur la neige et de vérifier s'il peut faire la pige à Yvan Muller au prochain trophée Andros ! Nous devons retrouver le gros de la troupe du RBMS à Romorantin 30 kilomètres plus au sud. Alex me confie que c'est la première fois qu'il roule sur la neige avec un véhicule historique... avec un véhicule tout court d'ailleurs ! Et il n'est pas satisfait de sa mécanique, le moteur ratatouille à bas régime. On ne va pas s'affoler pour si peu. Roulez jeunesse. Nous établissons le contact avec les autres membres du club non loin de chez Marc. Olivier a pris place dans le siège passager du Djet de André et nous démarrons en file indienne. Cinq kilomètres plus loin Marc stoppe sur le bas côté de la chaussée. Moteur d'essuie glaces gelés. Nous pensons ne plus le revoir. La neige tombe dru et Alex se familiarise rapidement à la conduite sur sol glissant. Au lever du jour dans la campagne berrichonne nous nous comptons : Jean-Paul et Nanard confortablement installés dans la Murena roulent devant nous et André accompagné d'Olivier nous suivent dans un Djet type Maxi 1000. Et... personne d'autres ! C'est la Bérézina, la retraite de Russie ! Qu'importe il faut aller de l'avant. Et tombe la neige. Le chauffage n'est pas très efficace mais, prévoyant j'ai emmené une couverture. Ne nous plaignons pas André et Olivier n'ont pas de chauffage du tout, voiture de course oblige ! A Vatan, feux de croisement, rouge, vert, Alex cale.

Impossible de redémarrer. Nanard et Jean-Paul en profite pour lâchement se sauver ! Première séance de mécanique : la caisse à outils de Alex est bien fournie et un jeu de bougies presque neuves nous sauvent la mise. Peu avant La Châtre deuxième séance de mécanique. Un stop a été fatal au Djet. Surprise Marc est derrière nous, il nous a rejoins avec son Scénic. Après avoir gratté ces maudites bougies avec une lame de cutter et poussé un taxi qui n'arrivait pas à retrouver le grip nous repartons de plus belle... à 35 de moyenne !

Pause essence quelques kilomètres après La Châtre. Laurent et sa petite famille nous rejoignent à la station service. On fait le point, Marc qui suit les infos nous informe que la N 20 est devenue impraticable, la pompiste nous conseille de faire demi tour car d'après elle nous ne pourrions pas grimper la côte de « je ne sais plus où ». Elle ne connaît pas Raoul ! Enfin elle ne connaît pas Alex voulais-je dire. Et le René Bonnet refuse une nouvelle fois de repartir. On va finir par être en retard au déjeuner ! Un petit coup de brosse, empruntée au garage, sur les bougies encrassées et c'est reparti. Cette fois ci tout le monde s'est éparpillé, chacun pour soi et dieu pour tous. Le terrain devient plus accidenté et Alex joue de l'accélérateur et du levier de vitesse pour escalader quelques pentes abruptes. Je le soupçonne d'accentuer les dérobades du Djet pour contre braquer a qui mieux mieux. Petite frayeur, dans une descente l'accélérateur se bloque, je conseille, enfin je hurle à Alex de couper le contact, en 3^{ème} nous prenons trop de vitesse et rétrograder en seconde nous enverrait dans le décor. Le pilote contrôle et nous voilà une fois de plus stoppée dans la steppe limousine. Problème de gel vite réglé. Dans cette tourmente nous croisons Bernard et sa femme, les G.O. (gentils organisateurs) de cette mémorable sortie, qui au volant de leur auto filent en sens inverse de notre destination ? Avec Alex nous nous interrogeons et ne comprenons plus très bien le pourquoi du comment. Aurions nous fait un tête à queue et rebrousserions nous chemin ? Non ces braves samaritains vont simplement récupérer deux pauvres pèlerins égarés dans la tempête, en l'occurrence Danièle et Michel T. qui ont abandonné leur monture du côté de Vierzon ou d'ailleurs.

A Genouillac, coup de fil à Olivier. Il crache ses poumons car il est en train de pousser la Matra de André. Ils ont pris l'option de passer par Châtelus Malvaleix et ont des difficultés à grimper certaines côtes. Notre décision est prise, nous nous rallongeons de 20 kilomètres et prenons la direction de Guéret. Une accalmie météorologique nous permet de filer jusqu'au pied de la redoutable D19 : six kilomètres de virages en pente raide. Re-coup de fil à nos ouvriers qui nous apprennent que Jean-Paul et quelques autres sont en vrac dans la dite côte. Après avoir nettoyer les bougies une dernière fois, un bon coup d'accélérateur nous mène droit sur la D8 qui est beaucoup plus praticable. La descente vers Saint Sétiers nous

apparaît comme une oasis dans ce désert blanc. Nous ne sommes pas peu fiers de garer le René Bonnet devant « l'auberge du Plateau ». Le gros de la troupe est arrivé à bon port, quelques autres viendront compléter la bande un peu plus tard. Chacun a vécu des moments terribles, j'exagère si peu, et raconte avec force détails ses mésaventures, j'ai même entendu dire que Nanard avait fait un splendide tête à queue. Il ne s'en est pas trop vanté le bougre !

Quelques « gorgeons » plus tard et l'estomac bien calé nous prenons possession de nos chambres. Olivier qui traîne un mauvais rhume en profite pour piquer un roupillon réparateur. Le soir tombe vite. Une petite balade pédestre, digestive et nocturne plus tard nous nous retrouvons autour du bar en train de fêter l'anniversaire du président Popaul. Chaude ambiance.

Dimanche matin balade à La Courtine. Bernard et sa femme nous font traverser ce camp militaire par une route super sympa. J'imaginais déjà les courses que l'on pourrait organiser sur un tel circuit fait de virages et de dénivellations, bien sûr il faudrait refaire le revêtement, les chars d'assaut n'ont pas la légèreté des Matra et la piste est parfois un peu défoncée. Paysage splendide avec vue sur les puys de Dôme et du Sancy. Ils ont même, les militaires, construit un village cow-boy en parpaings ou ils doivent se provoquer en duel dans la rue principale. J'ai repéré la pharmacie mais pas le saloon et ses danseuses ! Le virus guerrier s'est vite répandu parmi les membres de RBMS et s'ensuivit une meurtrière bagarre de boules de neige. Et les filles ne sont pas les dernières à s'éclater, n'est ce pas Amélie ? J'ai des preuves, une vidéo !

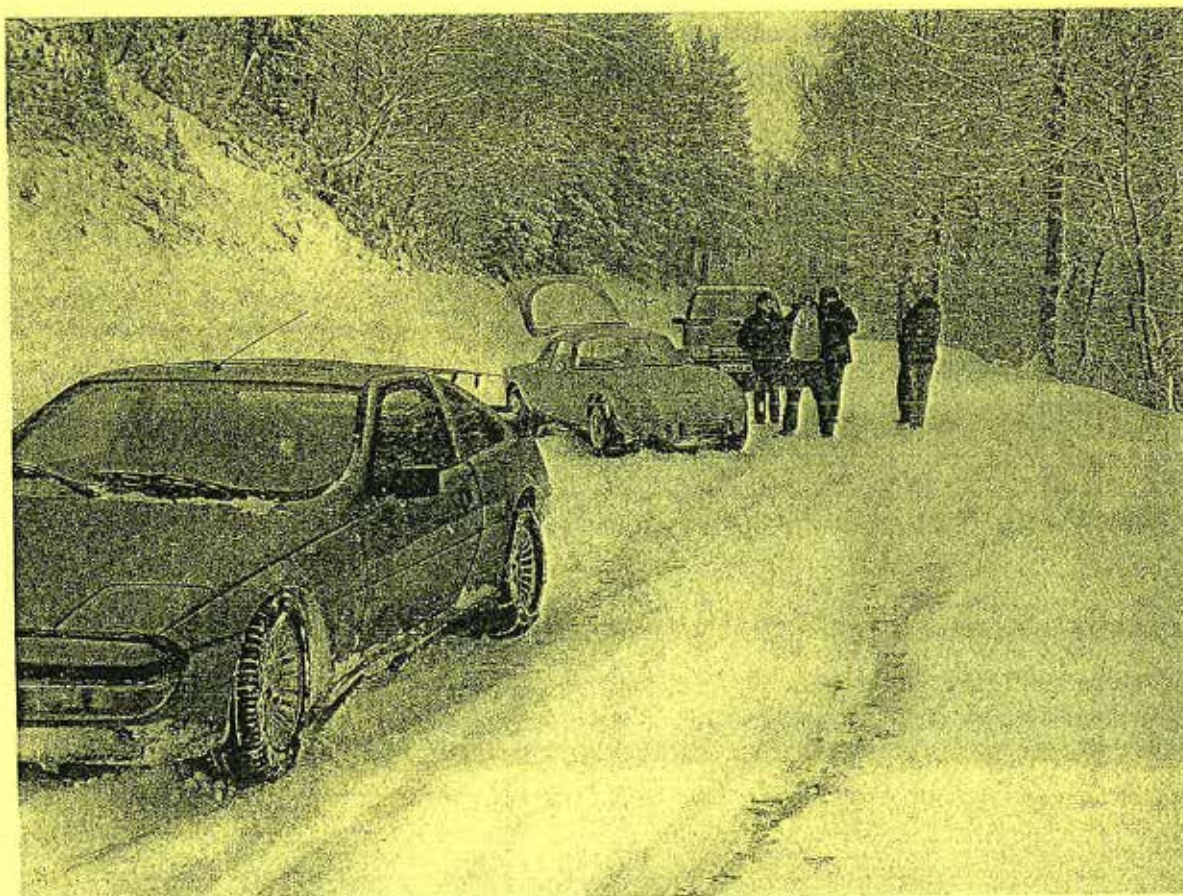
Tout était parfait et nous avions avec Alexis retrouvé le sourire et la paix de l'âme quand mon coéquipier tendit l'oreille. Je n'étais pas trop soucieux car depuis notre départ Alex était à l'écoute de sa voiture. Réaction légitime quand on se souvient que c'était la première sortie du Djet. Mais cette fois ci je partageais l'inquiétude du pilote, ça cognait bougrement dans le train arrière. Après quelques vérifications d'usage, et avec l'aide de Michel P. et de sa femme Alex démontait la roue arrière gauche. Docteur Popaul est appelé en urgence et le diagnostic est terrible : roulements morts ! Nous rentrons au ralenti à l'auberge et au cours du déjeuner évoquons les hypothèses possibles et imaginables pour un retour au bercail dimanche soir et une reprise du boulot lundi matin. Des différentes propositions nous retenons celle-ci : nous ne prenons pas le dessert, nous nous traînons si possible jusqu'à Guéret chez Bernard, ce dernier et Alex démonte le moyeu arrière d'un Djet appartenant à Bernard pour le remonter sur le René Bonnet, Laurent me récupère et je me tasse dans l'Espace avec Angélique, Amélie et Estéban pour un retour à Romorantin. Alex, quant à lui une fois la réparation terminée filera en Vendée au milieu de la nuit. Ouf ! Ce qui fut fait.

L'aventure continue... André et Olivier sont de la partie et ont accompagné Laurent afin de me récupérer. Mais le Djet a eu des problèmes d'alternateur durant ce week-end et la batterie est faible. Sur la N20 à la nuit tombante et afin d'économiser leur peu d'énergie André et Olivier roulent en veilleuses. Arrivés à Vatan il fait nuit noire. Le Djet se met à bafouiller. Pour continuer à rouler les deux compères éteignent les lanternes et colleront au cul de l'Espace trente kilomètres durant, sans éclairage aucun, jusqu'au terme de notre voyage.

Je laisserai le dernier mot de cette mémorable épopée au président :

« On a toujours voulu de la neige pour notre sortie hivernale. On en a. On ne va pas se plaindre ! »

Bernard GRENTE



Ceux qui y sont restés Alex lui est passé déchaîné !!!!!

LM STORY au Mans

En septembre dernier, le club se déplaça en nombre pour la 2^{ème} édition de LM story. Désormais en alternance avec « Le Mans Classic », cette manifestation fait la part belle aux voitures sportives anciennes et surtout aux françaises comme Alpine, Matra, DB ou CG... De nombreux collectionneurs se sont déplacés en anciennes. Anciennes que le public pouvait admirer sur des emplacements réservés dans l'enceinte du circuit. Sur la piste, des démonstrations réparties en différents plateaux ainsi que des courses de VHC.

Pierre Rageys et Gérard Larrousse se partageaient le volant de la Matra MS 650 tour auto lors des plateaux démonstrations.

Quelle joie d'entendre raisonner ce moteur entre les tribunes bordant la ligne droite de départ.

Les passionnés étaient nombreux dans les stands. Tantôt devant le moniteur pour suivre les Renault au GP de F1, tantôt autour de cette Matra rentrant après quelques tours de piste. De rares privilégiés ont eu la chance d'occuper le siège de gauche (le volant étant à droite) aux côtés du pilote pour quelques tours de pistes mémorables. J'ai eu la chance d'être de ceux-là.

A l'intérieur, le bruit est supportable et moins présent qu'au bord de la piste. Bien sûr, cela pousse et accélère fort. Mais le plus impressionnant est la tenue de route et la facilité avec laquelle on enroule les courbes du circuit. Les Djet et autres véhicules à caractère sportif qui roulaient sur la piste en même temps étaient avalés un à un. De vraies chicanes à peine mobiles comparées à la 650.

Lors du retour à Nevers, dans la Murena, j'étais aussi assis à gauche, mais ce n'était pas la même musique même si Delphine entre moi et Michel n'en menait pas large.



Moment inoubliable

ANNONCES

-Recherche 2 transmissions Matra Djet et radiateur de chauffage Djet ou R8 B.E

Contactez Mr Boulnois ☎ 03.26.61.81.53

-Echange lunette AR Baghera contre lunette Murena. M.Justou ☎ 05 61 82 43 92

-Recherche boîte à air originale Murena Kit 142cv. Bruno ☎ 03.86.57.47.60