

DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 55

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 : Le Mans Classic

Page 2 : Sommaire, Mot du Président, Calendrier

Page 3 : Petites annonces, Pièces Détachées

Pages 4 à 5 : Croix en Ternois Team Grente

Pages 6 à 7 : Oh Là Là J.C. Provost

Page 8 : Les coupes de l'âge d'or en Cote d'or B. Babut

Pages 9 à 17 : Véritable interview de René Bonnet le 12.03.1981

Pages 18 à 20 : BD parue dans Auto Hebdo n°1549 et 1550

MOT DU PRESIDENT

Chers membres,

Je vous remercie d'avoir répondu présents au Mans Classic. Personnellement, j'étais à Goodwood où les deux Matra ont bien marché contrairement à celles présentes au Mans. Venez nombreux à l'assemblée Générale, vous amuser.

Le club Amical DB nous a informé qu'il souhaitait faire une section missile performante et dynamique. Nous tenons à informer nos membres qu'ils seront bien accueillis chez eux.

Le président

CALENDRIER

09 et 10 Septembre : Maxi 1000 à Ledenon

30 Septembre 1^{er} Octobre : ASSEMBLEE GENERALE à Romorantin

30 Septembre 1^{er} Octobre : Maxi 1000 à Charade

21 et 22 Octobre : Maxi 1000 au Vigant

22 Octobre : Sortie circuit à Lurcy Levis (dpt 03) organisé par le Club des Dingos Gordos Nivernais

Fin Novembre 2006 à Mars 2007 : Exposition 25 ans de la Murena au Musée Automobile

PETITES ANNONCES

A vendre

Pour Le Mans :

Enjoliveur Robergel neuf 100 € pièce
Papillon Robergel neuf 20€ pièce
Vitre de porte 20€ pièce

Pour René Bonnet djet :

Papillons sans écussons 20€ pièce

Pour Djet :

Carburateur Zenith 32 ndix neuf 150€
Allumeur Ducellier prise compte tour pour 1100 gordini 220€

Pour Missile :

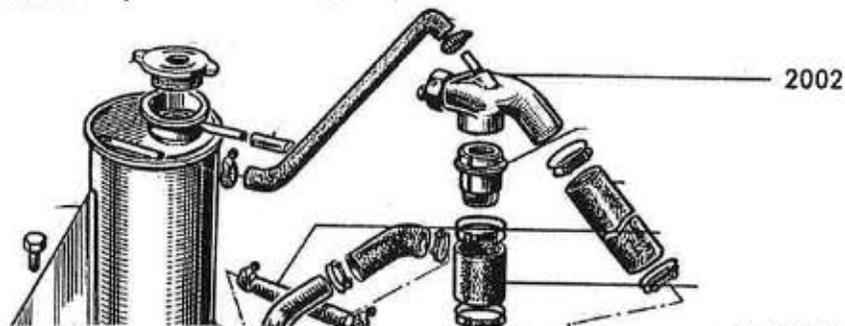
Grille de capot 40€ pièce
Butoir avant 50€ pièce
Butoir arrière 50€ pièce
Pare soleil plat occasion 15€ les 3
Carton de joint moteur, boîte, échappement 150€
Allumeur SEV Marchal prise compte tour neuf 200€
Allumeur SEV Marchal prise compte tour occasion 130€
Calorstat 73° neuf 15€ pièce
Pipe aluminium 50€ pièce
Pare choc avant monobloc 220€
Moyeu de synchro réf 8-244-421 15€
Pignon réf 5-556481 15€ pièce

Contactez Mr Humbert Jean Paul 02.54.76.02.23 au heure des repas

PIECES DETACHEES

Des pipes à eau sont disponibles deux modèles :

Un trou pour une sonde (version Gordini) ou deux trous pour deux sondes (version Djet 5)
Prix de 50€.



Il reste quelques pare-brises chauffants, si vous êtes intéressé contacter SARL EPAF
02.54.96.01.17

CROIX EN TERNOIS les 3 et 4 juin 2006

Départ des Montils vendredi matin. Angelina malgré son peu de penchant pour les terres du Nord est de la fête. Avec Chatoune toujours fidèle au poste et Olivier nous filons ventre à terre vers Croix. Arrivée vers 14 heures. Toujours le même cérémonial : trouver une place dans le paddock qui satisfait toute la bande (terrain pas assez « plan », camping-car dans le mauvais sens, trop éloigné de la prise électrique, ou du robinet d'eau, pas assez d'espace pour les copains qui vont débarquer ...), installer le barnum et passer les traditionnelles vérifications administratives et techniques. Le ciel est dégagé, le soleil brille et pour la énième fois nous replongeons dans cet enclos bien spécifique qu'est un week-end de courses automobiles. Un milieu hors du temps, en tout cas hors du quotidien et de sa ribambelle de tracas. Vers 23 heures la horde normande débarque. Les Domis de St Georges des Groscilliers (la patrie de François Morel le chef de file des Deschiens je vous le rappelle) et Quentin leur fiston accoste notre campement à bord de leur camping-car. Nous sommes presque au complet. Nous n'attendons plus que Patrice qui arrive aux aurores samedi matin.

Après le bon résultat d'Olivier à Spa et sa victoire ici même l'année dernière nous étions légitimement optimiste quant aux performances de la Matra. Que nenni ! Les essais sont catastrophiques. Douzième temps avec une visite au bac à graviers ! Chaussée des mêmes pneumatiques qu'à Spa le Djet ne tient plus la route ; le freinage est calamiteux, le Gord' ratatouille dans les courbes à gauche et le collecteur est de nouveau dessoudé. La joie. !! Qui parlait d'une prise de distance avec les tracas quotidiens ? Quand il y en a plus, il y en a encore ! En prenant les problèmes un par un nous arrivons à refaire une santé au Djet, du moins l'espérons nous car nous n'avions plus la possibilité de vérifier en essais les diverses modifications apportées à la Matra..... Les freins : changement de plaquettes avant, les anciennes ayant largement dépassé le quota d'usure autorisé ! Négligence de notre part. !!! Les pneus : nous n'avons pas trop d'explications si ce n'est les conditions de piste différentes de celles de Spa. Le choix d'Olivier se porte sur un changement et nous remontons les Michelin XAS qui avaient été si performants l'année dernière ici (sous la pluie il est vrai). Le collecteur : nous avons fait l'acquisition cette saison d'un poste à souder mais en véritables

amateurs que nous sommes aucun membre du team présent ne sait l'utiliser ! Comme à Spa l'homme ressource du maxi 1000, Alain Cassina pilote de la NSU 1000TT nous sauve la mise, pratiquement à chaque fois. Quant au « ratatouillage » pas de solution miracle. Problème de carburation, d'essence, d'allumage? Quelques modifications au niveau des Webers et les allers et retours au sein du paddock ne laisse pas envisager une notable amélioration.

Tout ceci ne nous coupe pas l'appétit et nous nous retrouvons plus d'une dizaine à table. Nos comparses du Saloon Car sont présents, Philippe (qui ne prend pas part à la course et va troquer sa Gord, contre une Alpha) et son fils Vincent toujours très performant au volant de sa Golf GTI. Le principal est sauvé, l'ambiance est bonne et nous buvons un bon coup !

Miracle la pole est Renault. ! Ce n'est pas une Mini qui tient la corde mais la Berlinette Alpine de James Lefèbvre. Il y a mis le prix c'est certain mais cela fait plaisir. Hélas dès le baisser du drapeau il manque un cylindre à l'appel et la belle aventure de l'Alpine n'a pas tenu 300 mètres ! Olivier quant à lui s'est faufilé avec adresse dans les 8 premiers et profite de la bousculade du début de course pour s'assurer une bonne place. Faut-il encore la tenir car le moteur du Djet ne tourne toujours pas rond. Bien vite les positions se stabilisent et Olivier- 7^{ème}- doit résister aux assauts de la Gianini 128 qui n'a jamais été à pareille fête. Son objectif avoué depuis plusieurs saisons, faire mordre la poussière à la Matra. Conscient de l'enjeu Olivier résiste avec vaillance et en profite pour faire la fête dans l'avant dernier tour à la Mini qui le précédait. Pour se faire Olivier force le passage et la Honda S 800 de Edmond Savelli, le leader du groupe 1 à qui il prenait un tour, doit faire une incursion hors piste pour laisser les deux compères s'expliquer. Tout se terminera par une poignée de main sur la ligne d'arrivée .Olivier termine à une honorable 6^{ème} place. Coup de chapeau au pilote qui a sauvé l'essentiel, marquer des points afin de conserver une place de 5^{ème} au classement général du trophée.

Week-end mitigé, satisfaits du résultat au vu des performances actuelles de la Matra mais inquiets quant à la prochaine course à Dijon. Le délai entre ces deux courses étant trop proche pour que l'on puisse réellement intervenir sur le Djet et chercher pourquoi le moteur ne tourne pas rond depuis le début de saison (hormis Spa ?). Mais le potentiel est présent et le jour où tous ces problèmes seront résolus Olivier pourra prétendre plus souvent au podium.

LE MANS CLASSIC OH LALA

Nous ne pouvions pas partir directement pour le Mans sans passer faire de gros bisous à Lucas, charmant petit bonhomme, fils de Delphine et Bruno sans oublier Esteban. Nous avons droit à un bon repas concocté par Danielle sans Jean Paul et Laurent partis depuis le jeudi à Goodwood où vont tourner les Matra MS10 et 640.

Après quelques infos données par la jeune maman sur le week-end Le Mans, nous reprenons la route avec un arrêt pompe à essence à Romo. Là, nous rencontrons trois joyeux lascars avec une alpine A110 et V6, il sont en admiration devant le pot d'échappement inox du Djet, il auront tout à loisir de le contempler, nous avons fait la route ensemble et nous nous sommes quittés qu'à l'entrée du circuit. Pas évident le fléchage jaune pour trouver l'emplacement n°25 du Club.

Il est 17H, nous entrons sur le circuit Bugatti. Deux voitures sont là, celle de Michel Polard toujours fidèle pour ce type de manifestation et une A110 de Michel Métais bien gardée par son fils. Un petit repérage des coins en attendant le petit train qui ne passa pas, tant pis ce sera pour demain. Nous allons à l'hôtel F1 poser les valises et mangeons à Courte paille et au lit de bonne heure car demain mon tour de piste est à 9H. Mais à quelle heure faut il partir le matin (embouteillage, route, panique) ? En faite, nous sommes arrivés 1H30 trop tôt.

La famille Métais a campé sur place et Michel Paulard s'est trouvé un bon emplacement dans le bungalow des secouristes. Les voitures arrivent tranquillement et l'espace du club se remplit gentiment. A 9H30 les gars de piste en scoot viennent nous chercher pour rejoindre la grille. 4 voitures : 3 djet Daniel Bombaud, Christian Pean, moi-même et Michel Métais en Alpine seront au départ parmi les GT40, Ferrari, Lamborghini...etc. Ce fût un grand moment avec beaucoup d'émotions et un peu de fierté. Le plaisir intense tout au long des 2 tours de circuit restera pour moi et Béatrice un souvenir immense. Daniel, en compagnie de Bruno n'ont pas eu la chance de faire le 2^{ème} tour : vitesse excessive et le pied lourd sur la pédale de frein, résultat : disques voilés. Dommage !!

De retour au stand, les discours vont bon trains à chacun ses impressions, pour une fois je suis content de la mécanique, mais il manque la 5^{ème}.

La faim se fait sentir, nous prenons cette fois le petit train avec une bonne partie de l'équipe. Nous sommes à la recherche du PC club pour récupérer les paniers repas. Delphine, Daniel Remazeilles et son épouse, la famille Pean et nous même et bien d'autres avons eu du mal à mettre la main sur les beaux paniers en osier qui prennent plus de place qu'une glacière alors que nous ne voulions pas nous embarrasser, qu'importe. Nous nous retrouvons vers 13H à l'arrière des voitures pour déguster un champagne promis pour l'attribution d'un billet d'entrée un peu tardif.

Dans une bonne ambiance, chacun se partage victuailles et vins. A la fin du repas, Alex Legal et Olivier Legriffon nous offrent l'alcool cher aux Normands, sympa.

Après ce pousse café, nous avons quand même pris le temps de parcourir et d'admirer les véhicules exposés toutes plus belles les unes que les autres 5300 au total.

Un petit tour dans les paddocks et là c'est à vous couper le souffle. Oh là là nous étions tous à s'écrier « Oh là là ». De retour au stand, nous apercevons Delphine et après Bruno en tant que co-pilote dans le missile Le Mans échelle 1/2 de Thierry Barreau, piloté par le plus grand de

ses fils. J'ai cru comprendre que ce gros jouet pouvait rouler à plus de 60 km/h très belle réalisation. Bravo.

Pendant ce temps, d'autres s'exercent à la conduite de l'A110 de Michel, pas toujours concluant n'est ce pas Arlette ?

Le repas du soir ressemble à celui du midi, nous avons décidé pour une bonne partie de l'équipe de rester sur place pour assister à la course de nuit où figure la Matra 670 que nous verront passer une seule fois (problème de boîte) mais nous sommes tous préoccupés par l'absence de Claude. Très inquiète son épouse Arlette préférera rejoindre sa voiture et le retrouvera en fin. Ouf Pour l'anecdote il était en train de boire du rhum....

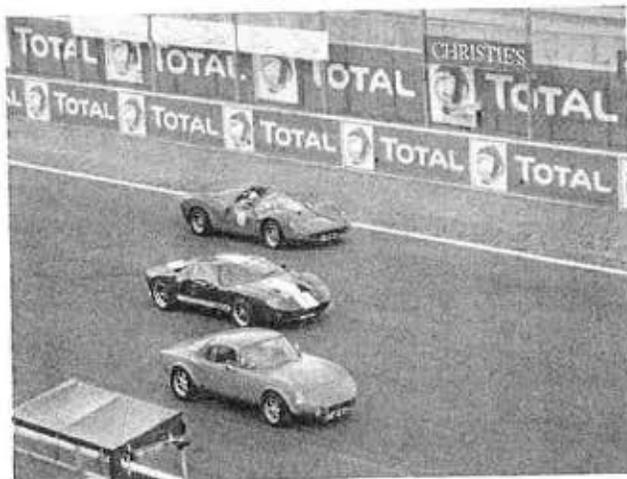
Dans la nuit tardive nous rejoignons tous l'hôtel en convoi. La matinée du dimanche fût plus calme.

Assis dans les tribunes, BB tricote des petits chaussons pour un nouveau venu dans la famille, nous assistons à une belle course.

Re pique nique avec beaucoup moins d'alcool et à 15h grand départ. Tout le monde est pressé de rentrer pour regarder la finale de la coupe du monde de football.

Pour nous c'était la route des vacances jusqu'en Normandie, pays de mon enfance. Nous avons passé de bons moments.

Jean Claude Provost



COUPES DE L'AGE D'OR EN COTE D'OR

Les traditionnelles coupes de l'âge d'or se déroulaient depuis des années sur le circuit légendaire de Montlhéry. Depuis l'an dernier, le circuit de Dijon accueille cette manifestation à cause du mauvais état du circuit de Montlhéry, plus aux normes pour accueillir des compétitions.

Le club RBMS qui avait un stand à Montlhéry depuis ses débuts a tenté le déplacement à Dijon cette année.

Tout le monde se souvient de Montlhéry, l'anneau, l'espace club au centre du circuit, la forêt, la queue à l'entrée et la fameuse côte parfois néfaste pour les mécaniques. Cela faisait partie du charme de ce temple automobile. Arrivé à Dijon, on ne peut s'empêcher de comparer par rapport à l'ancien âge d'or, le vrai.

A l'arrivée au circuit, une petite côte mais suivie d'une grande descente qui vous amène directement aux portes, d'un circuit aux infrastructures modernes.

Et oh surprise, pas de queue pour entrer. Les véhicules rentrent rapidement et vont rejoindre leur espace club en suivant le plan donné à l'entrée. Dès l'entrée, un grand parking accueille les véhicules anciens qui ne font pas parti de club.

Le chemin est long et peu carrossable pour rejoindre notre espace club. A Dijon, les espaces club sont répartis tout le long de la piste, de l'extrémité de la ligne droite de départ jusqu'à la sortie de la « cuvette ».

Le club présent pour tester la manifestation n'a pas pu vous avertir à l'aide du bulletin car on s'est décidé tardivement. Du coup seules deux voitures étaient présentes au cours du week-end, une Murena S et le Djet 5 de Mr Tetu. Ceci n'a pas empêché Mr Lejour, régional de l'étape, Mr Delaunay en Triumph, Mr et Mme Chevalier et Mr Boileau d'être présents.

Coté club, on retrouve certains présents à Montlhéry mais le nombre de véhicules est moins important. Il est vrai que le cadre se prête moins à l'exposition des anciennes.

Coté course, le Team Grete était présent pour la course Maxi 1000, seul djet tous plateaux confondus. (Plus de détail sur la course dans un prochain article).

Le plateau impressionnant en quantité et en qualité des coupes de l'âge d'or accueille désormais un plateau de F1 historique, impossible à faire rouler sur la piste défoncée de Montlhéry.

Le coté piste semble être réellement le plus de ce nouvel âge d'or pour les pilotes. Le spectacle vu dans la « cuvette » est superbe et la butte réservée aux spectateurs offre une position privilégiée.

Nous reviendrons l'année prochaine en espérant faire venir plus de Matra et de membres du Club. Toutefois Mesdames prévoyez de bonnes chaussures car on peut faire beaucoup de kilomètres. De plus, les allées sont remplies de graviers et de grosses pierres.

B. Babut



" La petite mémoire est de rappeler
les petites choses et la grande mémoire
c'est d'oublier les grandes. "

JOHN LE CARRE

Par un beau dimanche de mars 1978, j'ai découvert dans une vente aux enchères, parmi les casseroles en cuivre, les buffets Henri II et les masques africains, une petite voiture de sport de 1963, une RENE BONNET type Missile. Le nom était déjà tout un programme qui a laissé froid les autochtones puisque le soir même je rentrais à son volant. René Bonnet, ça éveillait bien quelques souvenirs : les "24 heures du Mans" des années 50-60 que je suivais passionnément à la télé, mais rien de très précis. Alors le besoin de savoir a été le plus grand. Un vieux stock de revues, quelques livres aussi, le puzzle commençait à prendre forme. Mais curieusement, à mesure que je découvrais de nouveaux éléments biographiques, il me semblait que l'homme qui avait fait triompher la construction automobile française pendant près de 15 ans, aux MILLE MILES, à SEBRING, au NURBURGRING et au MANS, était bien mal connu. C'est donc avec l'idée de réparer une sorte d'injustice que, confortablement installé dans un siège de DJET transformé en fauteuil j'ai demandé à René BONNET de se raconter.

Je suis bourbonnais, né à Vaumas, un petit village de l'Allier, il y a 76 ans. J'ai dû quitter la classe très tôt, vers 11 ans 1/2. En effet, la guerre avait totalement paralysé la vie des campagnes ; il n'y avait plus d'instituteurs, c'était les filles du pays qui nous gardaient. J'ai donc travaillé avec mon père qui était menuisier-ébéniste ; l'essentiel de son travail consistait à installer et à réparer des minoteries. Il avait construit son outillage lui-même, depuis la toupie et la dégauchisseuse jusqu'à un banc de scie à débiter les grumes qui était entraîné par un petit moteur de 3 CV dont il avait amélioré le rendement d'une façon étonnante.

Q. Cela vous a impressionné ?

R. OUI. Pour la première fois j'ai pris conscience que l'on pouvait faire de grandes choses avec une petite mécanique.

Q. Vous avez travaillé longtemps avec votre père ?

R. Non, assez vite je suis allé tenter ma chance à la ville. Et puis, j'ai fait mon service militaire dans la marine près de Toulon en tant que breveté charpentier. Là, il m'est arrivé un accident à cent jours de la classe : au cours d'un exercice de rotation, l'officier qui nous instruisait, m'a fait faire le dernier plongeon dans un endroit où il n'y avait pas de fond. Le choc fut brutal et, sur le coup, j'ai eu très mal au dos, mais j'avais hâte de reprendre la vie civile et j'ai refusé de me faire hospitaliser.

De retour dans mon Bourbonnais, j'ai passé des radios et le médecin de Moulins consulté, a diagnostiqué "mal de Pott", à savoir tuberculose osseuse au niveau de la huitième vertèbre dorsale. On m'a donc plâtré et recommandé l'immobilité complète, et je m'y suis soumis. Malgré tout, je demeurais sceptique et six mois plus tard, je décidais de consulter un autre médecin de Moulins. Le diagnostic fut confirmé. Je suis resté à nouveau six mois dans ma famille, puis j'ai demandé à être hospitalisé à Berck où l'on soignait ma soi-disant maladie. Je suis arrivé à l'Hôpital Bouville avec mes deux radios et le médecin chef n'a pas désavoué les médecins de Moulins. Mal de Pott m'a-t-on confirmé, ce qui voulait dire que je devais rester allongé, immobile au moins deux ans et demi. Les mois ont passé et au bout de deux ans, alors que l'on ne m'avait fait aucune autre radiographie malgré mes demandes (il n'y avait d'ailleurs pas de service de radiologie à l'Hôpital Bouville) je décidais de faire faire cette radio à titre privé. J'ai fait retirer mon corset de plâtre et me suis fait conduire chez Monsieur Touladjian, pharmacien, rue de l'Impératrice à Berck, sur une civière et dans une voiture spéciale tirée par un âne. Là, bien sûr, j'ai rencontré quelques difficultés, car Monsieur Touladjian était agréé auprès de tous les hôpitaux et ne désirait pas me faire une radio sans l'ordre du médecin traitant.

Sur mon insistance et lui demandant de prendre un engagement d'honneur sur sa discrétion vis-à-vis de mon hôpital, il a accepté de faire cette radio et m'a confirmé que je n'avais jamais eu le mal de Pott. La cabane tombait sur le chien ... Je suis donc rentré à l'hôpital confiant mais inquiet car je ne savais plus marcher. En cachette, j'ai commencé à me rééduquer en marchant la nuit entre deux lits. Puis, enfin j'ai pu me rendre aux toilettes (quelle satisfaction), et sortir aux heures de visite avec la complicité de mes compagnons d'infortune. J'ai joué le jeu en demandant la visite du médecin chef et en lui présentant mes dernières radios. Grand scandale.. La fiche accrochée à mon lit et qui mentionnait rachisme spondylite dorsal 8ème vertèbre fût retirée et remplacée par un gros point d'interrogation. J'étais devenu la bête à abattre et comme je pouvais marcher un peu, j'ai demandé mon départ.

Q. Cette période de votre vie a dû vous sembler terrible ?

R. Oui, mais je me suis organisé. Quand on le veut on peut toujours donner un sens à la vie. J'ai initié d'autres malades aux travaux manuels et j'ai beaucoup travaillé intellectuellement et surtout, étudié la mécanique. Ce qui a surtout été terrible, c'est de s'apercevoir au bout du compte, et encore en faisant faire une radio à mes frais, que je n'avais pas de tuberculose osseuse mais simplement une déviation de la colonne vertébrale.

Q. Comment êtes-vous passé de cette immobilité forcée à l'automobile ?

R. Mon beau-frère tenait un garage à Champigny. Sa mort subite au début de l'année 1929 amena ma soeur à me demander de l'aider à gérer son affaire, ce que je fis pendant deux ans. Puis, j'ai racheté l'atelier de charronnage de Madame DEUTSCH dont le fils, Charles, venait d'entrer à Polytechnique. Je n'avais pas beaucoup d'argent et je me suis souvent contenté d'un sandwich pour tout repas.

Q. Est-ce que la course vous intéressait déjà ?

R. Passionné de sport et de mécanique automobile, je m'étais inscrit à l'école de pilotage Georges Boillot où l'on avait notamment pour conseiller le champion Buggatti : Robert Benoist. Et puis, j'avais été sélectionné pour participer au Grand Prix de l'A.C.F. 1936 sur une Amilcar 2,4 L. en apportant une contribution financière au propriétaire de la voiture. Compte tenu des grèves de l'époque qui immobilisèrent considérablement l'industrie automobile, mon Amilcar n'est pas arrivée pour l'épreuve et j'ai perdu ma participation financière. Une seule Amilcar a couru ce grand prix pilotée par MESTIVIER. J'assistais à cette compétition en tant que spectateur avec Charles Deutsch comme invité, et compte tenu de la médiocre performance de l'Amilcar, nous avons décidé alors que nous étions sur les

vieilles tribunes en bois de Montlhéry, de construire notre propre voiture.

Q. Comment l'avez-vous conçue ?

R. Pour la carrosserie, Deutsch, s'est fortement inspiré d'une étude du grand aérodynamicien ANDROT (c'est lui qui a redessiné le Bluebird de Campbell) et nous avons opté pour une mécanique CITROEN. Nous avons exécuté une maquette réduite en bois, que nous avons montrée un dimanche matin au Président de notre Club qui connaissait parfaitement notre passion. Il m'a alors demandé ce que je pensais faire de cette maquette. Notre ambition est de construire la voiture mais nous n'en avons pas les moyens. Il n'était pas riche notre Président, mais dans les deux jours qui suivirent, j'ai reçu un chèque de 1100 francs. Quand Charles Deutsch, qui habitait le même immeuble que moi dans l'enceinte du garage, est rentré le soir, je lui ai annoncé la bonne nouvelle. Nous avons alors décidé d'ouvrir la tirelire que j'avais fabriquée avec un bidon d'huile, le bouchon étant soudé, et qui avait été alimentée par mes clients et amis. Elle contenait 1200 francs. Le capital était minime, même insuffisant, mais il y avait le chèque. Le renvoyer ou construire ? Nous avons opté pour la deuxième solution et notre voiture a fait sa première sortie aux 12 heures de Paris 1938. Sortie de courte durée, car j'ai cassé le moteur dès le début de la course.

Q. Vous avez pourtant battu le record du tour ?

R. En effet, avec un moteur de 2 l de série elle faisait 157 km/h départ arrêté

Q. Comment avez-vous fait pour améliorer les performances du moteur ?

R. J'ai mis au point une tubulure à double carburateur qui sans autre modification nous faisait gagner 10 CV. C'est amusant d'ailleurs car cette tubulure est née de l'emplacement restreint dont je disposais sous le capot. J'ai ensuite participé en 1939 à la journée des Indépendants organisée par l'A.G.A.C.I. et remporté la première place de ma catégorie. Puis, le Grand Prix des frontières à Chimay, où j'ai fait deuxième toutes catégories voitures sport, interclassé entre les B.M.W. d'usine qui étaient première, troisième et quatrième.

Q. Et après les années de guerre ?

R. Dès 1945, nous alignons en compétition, 2 "Tanks" avec des moteurs CITROEN de 1500 cm³ et 2 l. ce qui provoqua la colère de la direction CITROEN de l'époque qui, apparemment, n'était pas partisane au sport automobile avec ses mécaniques. Au Salon de 1949, nous présentons d'une part, une petite monoplace avec un moteur Panhard de 610 cm³ de série et d'autre part, un coach à carrosserie ANTEM et à moteur Citroën, ce qui provoqua

la colère, une fois encore, du Patron du quai de Javel. L'ordre fut donné à tous les concessionnaires de la marque de ne fournir aucune pièce aux "bricoleurs de Champigny". Nous nous sommes tournés vers Panhard et ce fut le début d'une collaboration qui dura plus de dix ans.

Q. 1950 fut une grande année, d'abord vous sortez votre première voiture de tourisme à moteur Panhard et puis il y a cette avalanche de records ?

R. En effet. Les 10 et 11 Octobre, nous avons battu huit records du monde en 750 cm³ sur le circuit de Montlhéry, ceux des 3 h.-500 km - 500 miles 6 H.-1000 km - 1000 miles - 12 heures-2000 km (à la moyenne de 153 km 285) Mais ce n'est pas tout ; pour amortir les frais de location de la piste et du kilométrage, nous nous sommes attaqués sans préparation, avec un racer, aux records détenus en 500 cm³ par l'italien CECCINI sur FIAT; nous en avons battu 6 : 50 km - 50 miles - 100 km - 1 h à 140 km 670 - 100 miles et 200 km. J'ajoute que si la formule Racer fut un échec en France d'une façon générale, elle n'en fut donc pas un pour nous en particulier, d'autant que nous avons également gagné avec à Hockenheim.

Q. En 1950 il y a aussi votre première participation aux 24 heures du Mans avec une mécanique Panhard de 610 Cm³ ?

R. Ce fut mémorable. J'étais associé à Elie BAYOL. A la quinzième heure, nous avions deux heures d'avance sur la MONOPOLE-PANHARD qui nous suivait. A la sortie de Maison-Blanche, c'est la grosse casse : piston défoncé, cylindre abîmé et vilebrequin décalé. On enroule le pied de bielle dans un chiffon entouré de fil de fer et on remonte le cylindre comme ça. Je dis alors à BAYOL : si tu fais un tour sur un seul cylindre, chaque explosion développant plus de deux tonnes, ça va remettre le vilebrequin en place. C'est effectivement ce qu'il s'est passé. Au tour suivant, nous avons changé le cylindre (il faut préciser qu'à l'époque, les concurrents devaient avoir les outils et les pièces de rechange dans le coffre). Après un court rodage, la voiture marchait mieux qu'avant. Nous avons repris la tête et nous l'avons gardée jusqu'à l'arrivée. Cependant le règlement de l'époque imposait de ne pas rester plus de deux heures immobilisé à son stand sous peine d'être relegué à la dernière place, et nous avons mécaniqué pendant 2 h. La seule consolation fut de s'entendre dire par Alec Ullman, le manager de Ayrton Senna, le coureur américain : "René, vos petites voitures sont formidables. Nous, nous mettons beaucoup de gasoline dans nos voitures et elle sort par l'échappement. Vous, vous en mettez très peu et elle sort par les roues".

Je dois vous dire aussi, que Messieurs Charles FAROUX et RAVIGNOT, créateurs de l'indice de performance, étaient désolés de cet article du règlement

qui a d'ailleurs été supprimé à la suite de cet incident majeur, et qu'ils sont venus à l'arrivée me féliciter de notre performance.

Q. C'est grâce à Alec Ullman que vous êtes allé courir aux Etats Unis ?

R. Oui, en 1951 il m'a fait acheter 3 voitures et, associé à Bill Cook, j'ai gagné l'indice de performance à SEBRING. Ce fût un moment inoubliable quand on a hissé le drapeau français et joué la Marseillaise, que voulez-vous, j'ai la cocarde dans le buffet ... En 1953, nous y sommes retournés avec de nouveaux moteurs et j'ai encore gagné, associé cette fois à Wade Morehouse qui travaillait en tant qu'ingénieur à la mise au point du premier sous-marin atomique.

Q. En 1954 vous êtes très près de gagner le million offert par la revue l'Automobile à la première 750 cm³ à faire 200 km dans l'heure ?

R. J'ai réalisé 197 km 30^e battu d'un rien par Pierre CHANCEL qui avait bénéficié à cette occasion de l'assistance technique de Panhard et B.P.

Q. Vous avez une consolation de taille en remportant cette même année l'indice de performance au Mans associé à BAYOL en courant 3252 km 520 à la moyenne de 134 km 677. Et puis, vous sortez le fameux coach H.B.R./5 à carrosserie plastique. Comment est-il né ?

R. trois coureurs lyonnais sont venus me demander de leur construire une voiture. A l'époque nous fabriquions nos voitures en alliage léger formé au marteau. Mais CHAUSSON qui était le plus grand transformateur de tôle à l'échelon européen, voulait étudier le polyster. Ils ont créé l'outillage et sorti les cent premiers exemplaires, ce qui nous a permis d'être homologués en grand tourisme. Seulement, la chose n'était pas rentable pour eux, j'ai dû faire fabriquer les carrosseries suivantes à Saint-Dié, dans une usine de tissage reconvertie CHAUSSON qui avait été remarquable dans cette affaire, s'est contenté de prendre une redevance sur chaque carrosserie.

Q. Ce coach fût un succès, je viens d'ailleurs de relire un test de l'auto journal très élogieux à son égard ...

R. Oui, nous en avons vendu 660 dont 100 aux U.S.A. et il s'est illustré dans de nombreux rallyes.

Q. Parallèlement, vous vous lancez dans l'expérience MONOMILL ?

R. Pour remplacer la formule RACER 500, j'ai proposé à la Fédération de fabriquer une monoplace de 850 cm³ en 20 exemplaires et de faire courir, en deux manches et la belle, l'ouverture des grands prix par des pilotes pas encore confirmés. La Fédération a donné son accord et nous avons débuté

le 25 Avril 1954 à Montlhéry. Les voitures étaient tirées au sort avant chaque manche ce qui permettait vraiment de se rendre compte des capacités des pilotes. C'est sur une MONOMILL que Jo SCHLESSER s'est révélé/.

Q. Comment cela marchait-il financièrement ?

R. Nous demandions un certain forfait pour notre présentation. SHELL et DUNLOP nous supportaient et nous faisons de la publicité payante sur les camions où nous transportions nos voitures. Hélas en 1955, l'accident du Mans a mis fin à ce succès populaire. Nous avons dû vendre les voitures à des amateurs. Nous avons tenté d'en transformer deux en F1 mais ce fût un échec, le compresseur dont elles étaient équipées n'était pas très charitable pour la mécanique ; le bloc s'ouvrait en deux.

Q. En 1958 vous sortez le cabriolet "Le Mans" qui était destiné à une clientèle moins sportive et nouveau coup du sort, vous avez un accident de la route ?

R. Oui. En me rendant sur le circuit de Clermont-Ferrand pendant le Tour de France automobile, un camion m'est rentré dedans. Résultat : hanche gauche en bouillie, tibia et péroné de la jambe droite cassés au niveau de la cheville, quatre côtes enfoncées, mâchoire fracturée et fort traumatisme crânien. Le Professeur DAUTRY qui est quelqu'un de formidable a réussi à tout remettre en place, mais je reste cependant handicapé pour le restant de mes jours.

Q. Cela n'empêche pas vos voitures de s'illustrer en compétition ?

R. En effet en 1959 nous remportons l'indice de performance au Mans et aux 12 heures de Sebring ainsi qu'une victoire en G.T. à Monte-Carlo. Puis les deux années suivantes, deux nouvelles places de premier à l'indice au Mans.

Q. Et puis fin 1961 l'association des deux noms DEUTSCH et BONNET prend fin ?

R. Cela faisait quelque temps que DEUTSCH ne suivait plus de très près ce que je faisais. Par exemple, il n'a été pour rien dans la création du cabriolet Le Mans et pour pas grand chose dans celle du coach. Il ne faut pas oublier que son activité principale n'était pas l'automobile. J'ai donc gardé ma propre marque. Il a fallu aller très vite et au Salon de 62, j'ai présenté trois nouveaux modèles à mécanique RENAULT : le cabriolet MISSILE, une traction avant équipée d'un moteur de 850 cm³, le cabriolet LE MANS traction avant lui aussi avec un 1100 cm³ et le DJET à propulsion arrière également avec un 1100 cm³.

Q. Vous préparez également trois voitures pour les 24 heures de cette même année mais des ennuis mécaniques vous empêchent de gagner.

R. Le bloc moteur était vraiment trop faible pour être transformé en mécanique de compétition. Néanmoins, Jean-Pierre BELTOISE remportera l'indice énergétique, avec C. BOBROWSKI. Par contre cette mécanique dérivée de la série RENAULT, moteur 1093 pour le MISSILE et moteur de la MAJOR, modifié par nos soins pour le DJET et le LE MANS, également un moteur avec culasse hémisphérique Gordini, donnaient entière satisfaction.

Q. Cependant votre entreprise est en pleine expansion, c'est alors que vous avez un premier contact avec la Société MATRA.

R. Pas exactement. Avant de me séparer de Charles DEUTSCH, j'avais pensé m'agrandir. C'est alors que par l'intermédiaire de l'un de mes anciens pilotes André MOYNET, j'ai rencontré Monsieur CHASSAGNY de la MATRA qui était intéressé par ce que je faisais en polyester. Ils m'ont convaincu d'aller m'installer à Romorantin dans une ancienne usine de tissage qu'ils avaient rachetée. Parallèlement à la Société des Automobiles René BONNET, nous avons créé une société de plastique et formé la main d'oeuvre locale à cette technique. La MATRA est donc rentrée chez moi comme actionnaire. Je n'ai pas pris garde aux recommandations de mon comptable qui m'avait prédit que mon affaire m'échapperait. C'est pourtant ce qu'il s'est passé. Pour mener à bien mes projets, j'avais besoin de pas mal d'argent que Monsieur CHASSAGNY m'a avancé en compte courant, jusqu'au jour où il m'a annoncé que seule la Société MATRA pourrait suivre. Il a fallu que je disparaisse ; j'ai abandonné la présidence de ma Société et revendu mes actions. Monsieur FLOIRAT, P.D.G. de MATRA m'a alors lancé la phrase suivante : "BONNET, vous êtes le pot de terre et nous, nous sommes le pot de fer ...". Finalement, ils ont continué à sortir le DJET pendant quelques années, sans trop y croire, sous le nom de MATRA BONNET d'abord, puis sous celui de MATRA-SPORT.

Q. Et maintenant, suivez-vous toujours l'évolution de l'automobile ?

R. Non, plus du tout, si ce n'est que je vais aux 24 Heures du Mans chaque année pour revoir mes vieux amis, qui hélas avec le temps, se font de moins en moins nombreux.

C'est sur cette note un peu triste que notre entretien a pris fin. Puis, nous avons fait le tour du propriétaire pour y découvrir dans l'ordre : des photos souvenirs dont l'une le représentant avec Steve Mc Queen devant un Djjet, le casque acheté aux U.S.A. pour courir à Sebring, d'innombrables coupes et

trophées, du vin de chez "PETOULET" alias Maurice TRINTIGNANT, qu'il lui commande chaque année, et pour finir un atelier d'ébénisterie remarquablement équipé ; C'est là que René BONNET travaille le bois pour en faire, entre autre chose, des pieds de lampe qu'il offre aux amis du village. Enfin, en passant devant sa dernière voiture, une superbe AUDI qu'il vient d'acquérir, il m'a confié : "Si j'en ai l'autorisation, je vais l'équiper pour marcher avec un carburant à base d'alcool de betteraves".

Non, vraiment, René BONNET n'a pas fini de mécaniquer.

La Brosse, le 12.3.1981

LE LABORATOIRE VOLANT

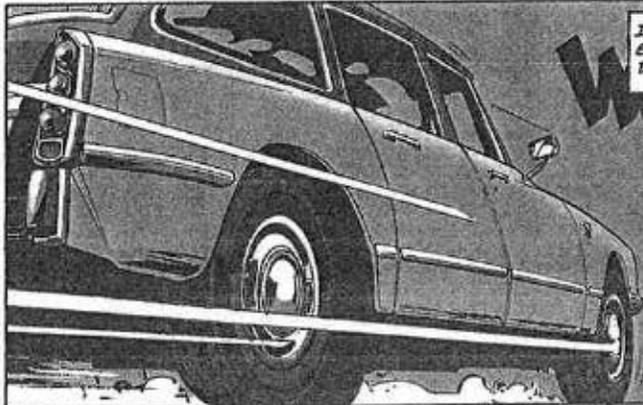
Une aventure vécue par
Henri Pescarolo

LE 3 AVRIL 1969, SUR UNE PÊTE DE L'AÉROPORT
DE MARIIGNY, ÉVOLUE UN ÉTRANGE ÉQUIPAGE.

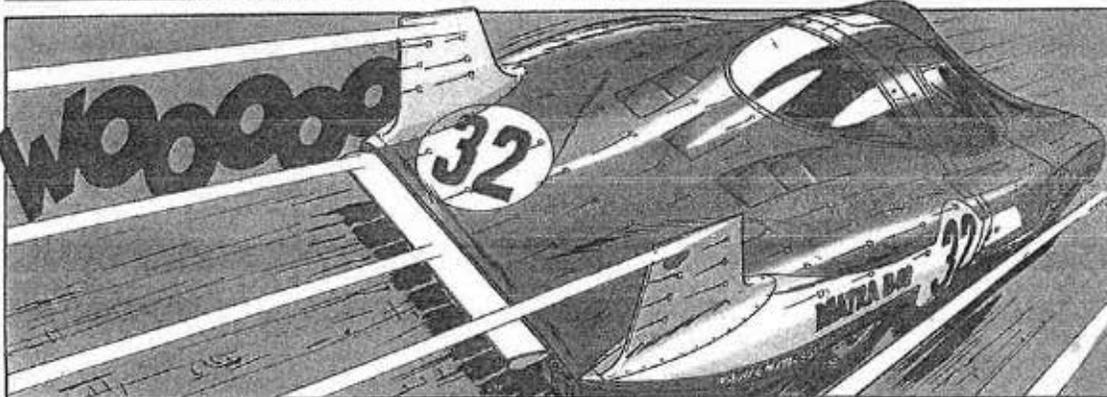
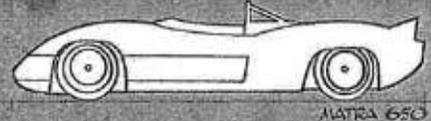
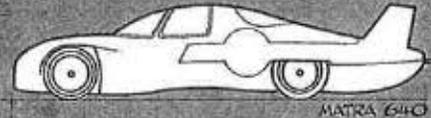


Dossiers Michel Vaillant

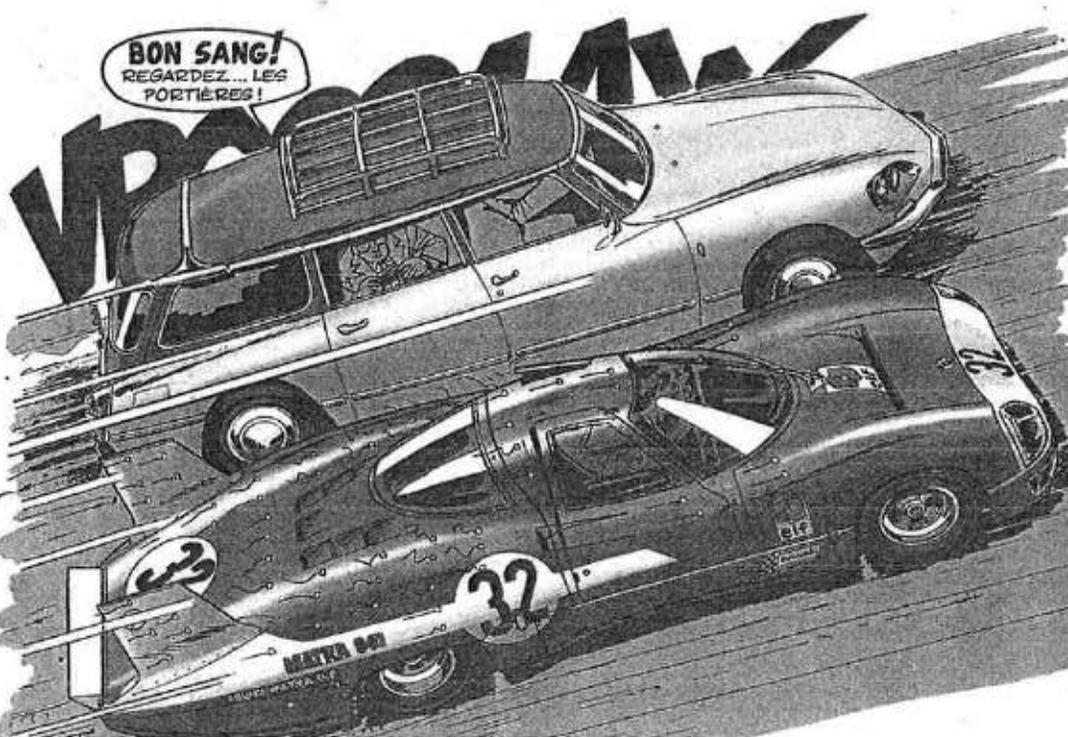
Scénario de Denis Bernard et dessins du Studio Graton.



IL Y A TROIS MOIS À PEINE, ROBERT CHOULET, BRILLANT INGÉNIEUR SPÉCIALISÉ EN AÉRODYNAMIQUE, PRÉSENTAIT À JEAN-LUC LAGARDÈRE, LE JEUNE PRÉSIDENT DE MATRA SPORTS, UN PROJET DE VOITURE TRÈS EN AVANCE SUR SON TEMPS.



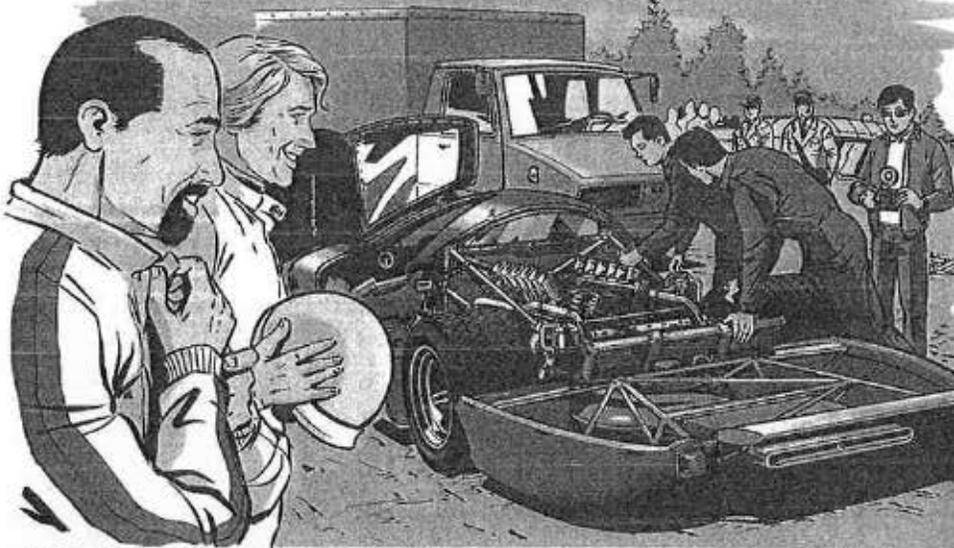
LA MATRA 640 DE CHOULET REPRÉSENTAIT UNE OPTION TECHNIQUE TOTALEMENT DIFFÉRENTE DU PROJET 650 DE BERNARD BOYER. N'ARRIVANT PAS À DÉPARTAGER LES DEUX PROJETS, LAGARDÈRE A DÉCIDÉ DE FAIRE CONSTRUIRE LES DEUX VOITURES !



PAR L'EFFET DE LA DÉPRESSION D'AIR, LES PORTIÈRES SEMBLENT ASPIRÉES VERS L'EXTÉRIEUR ET S'OUVRENT DE PLUSIEURS CENTIMÈTRES, CE QUI DÉLÈSTE L'ARRIÈRE DE LA VOITURE !



AU GRAND DAN DE LEURS CONCURRENTS ÉTRANGERS, MATRA ET ALPINE ONT OBTENU DU PRÉFET DE LA SARTHE LA FERMETURE DES HUNAUDIÈRES POUR Y MENER DES TESTS PRIVÉS. CE MERCREDI 16 AVRIL 1969, PLUSIEURS JOURNALISTES SONT AU RENDEZ-VOUS...



DEUX PONTURES ONT ÉTÉ SÉLECTIONNÉES COMME PILOTES D'ESSAI: HENRI PESCAROLO ET JOHNNY SERVOLZ-GAVIN.

SI TU VEUX PARTIR LE PREMIER, JE NE SERAIS PAS JALOUX. COMME ÇA, ON NE DIRA PAS QUE JE SUIS PRESSÉ DE CASSER LA VOITURE !*



*HENRI FAIT RÉFÉRENCE À SON ACCIDENT AUX 24 HEURES DE DAYTONA DÉBUT FÉVRIER, AU VOLANT DE LA "VIEILLE" MATRA 630.

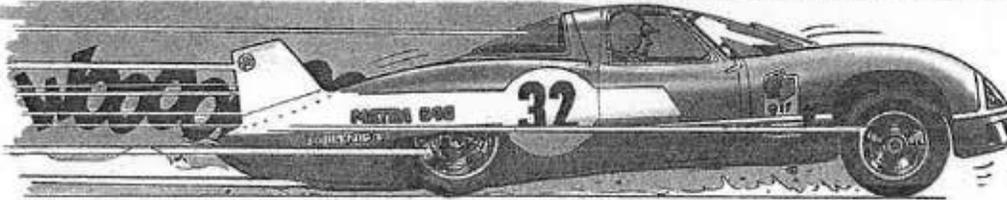
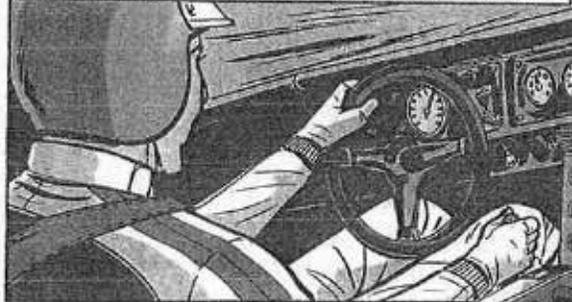
NON MERCI, HENRI ! JE TE LAISSE LE VOLANT. C'EST UN PEU TÔT POUR MOI !



IL EST 10H30 AU TERTRE ROUGE. TANDIS QU'ANDRÉ DE CORTANZE RENTRE D'UN PREMIER TEST DE L'ALPINE A 220, LA 640 S'ÉLANÇE DANS LE CHANT MÉLODIEUX DE SES 12 CYLINDRES.



À SON BORD, HENRI PESCAROLO PASSE CHACUNE DES VITESSES DE LA BOÎTE ZF À 9000 TOURS/MINUTE, SOIT 1500 TOURS AVANT LE RÉGIME MAXIMUM. LA TEMPÉRATURE DU V 12 N'EST PAS ENCORE STABILISÉE.

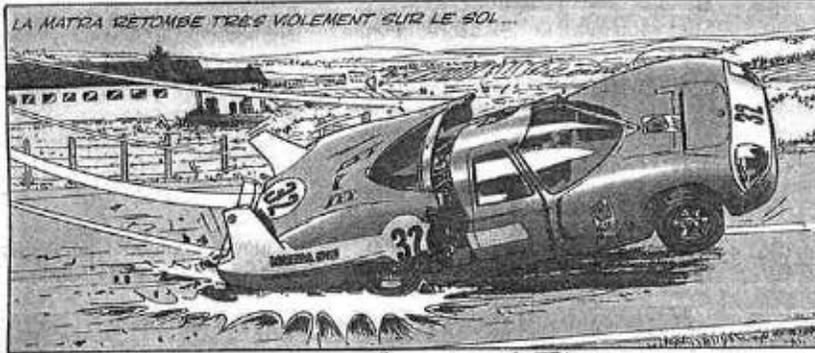


AU FUR ET À MESURE QUE LA MATRA 640 PREND DE LA VITESSE, SON ASSIETTE SE MODIFIE. L'ARRIÈRE EST DE PLUS EN PLUS COMPRIMÉ ET L'AVANT SE CABRE.

LA MATRA A PARCOURU DEUX KILOMÈTRES LORSQUE, SUDAIN...



À PLUS DE 250 KM/H, LE BOULÉ DÉCOLLE À LA VERTICALE!



LA MATRA RETOMBE TRÈS VIOLEMMENT SUR LE SOL...



UN PIVOT DE ROUE AVANT A CÉDÉ SOUS LE CHOC! HENRI NE PEUT PLUS DIRIGER LA 640, QUI FAUCHE UN PANNEAU, TRAVERSE LE FOSSE ET...

...TERMINE SA COURSE DANS UN PÔTEAU TÉLÉGRAPHIQUE.



SOUS LE CHOC, LES RÉSERVOIRS EXPLOSENT ET LA MATRA PREND FEU INSTANTANÉMENT!



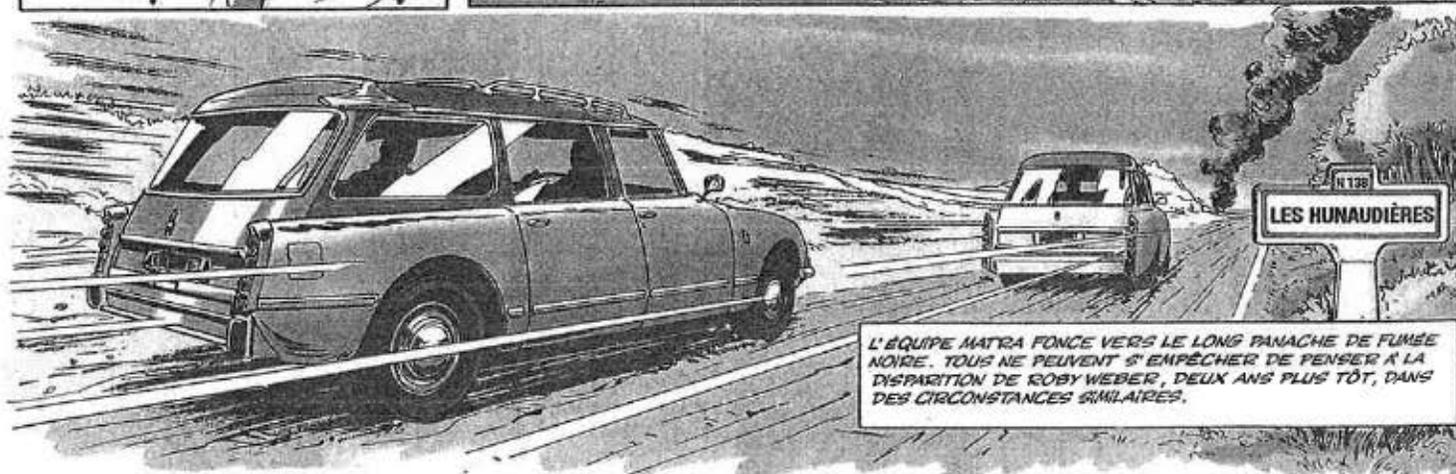
AU TERTRE ROUGE, L'ABSENCE Soudaine DU BRUIT DU V42 NE DIT RIEN DE BON À L'ÉQUIPE MATRA.



ÉTROITEMENT SANGLE À L'ÉRAVE EN FLAMMES, HENRI EST RESTÉ CONSCIENT LE FEU LU FAIT ATROCEMENT MAL ET L'AVEUGLE COMPLÈTEMENT.



HENRI A FAILLI RENONCER À SE BATTRE... MAIS LA DOULEUR EST TELLE QU'IL TROUVE L'ÉNERGIE DE S'EXTRAIRE DU BRASIER.



L'ÉQUIPE MATRA FONCE VERS LE LONG PANACHE DE FUMÉE NOIRE. TOUS NE PEUVENT S'EMPECHER DE PENSER À LA DISPARITION DE ROBY WEBER, DEUX ANS PLUS TÔT, DANS DES CIRCONSTANCES SIMILAIRES.

Scénario de Denis Bernard et dessins du Studio Graton

A SUIVRE