

DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 59

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

Page 2 : Sommaire, Mot du Président,

Page 3 : Infos, Petites annonces, Calendrier

Page 4 : Ballade en Bretagne

A. Legal

Page 5 : Bergerac 2007

S.Zverkoff

Pages 6 et 7 : Week-end en Vendée

P.Massin

Pages 8 et 9 : Magny cours

B. Grente

Pages 10 à 14 : Sintra

B. Grente

Pages 15 à 17 : LM Story

O. Mesnard

Pages 18 et 19 : Grand prix de vichy

A. Coldre

Page 20 :

MOT DE PRESIDENT

Les sorties se sont très bien passées avec beaucoup de monde ravi. Je vous remercie de votre participation à LM story ou l'on pouvait compter 18 voitures de notre Club avec un maximum de 24 Djet sur le stand Matra. J'espère que vous avez été tous satisfait de voir autant de voitures et êtes prêts pour faire encore mieux au Mans Classic 2008.

Sinon petit rappel pour l'assemblée Générale, vous devez répondre quelle que soit votre réponse. Cette année, nous vous rappelons que nous avons souhaité faire une animation pour la soirée sur le thème country alors préparez votre cheval.

Bonne Nouvelle Le site du Club est en ligne : <http://www.rbms.fr/>
Celui-ci n'est pas entièrement fini. Nous sommes en train de mettre en place un espace réservé aux membres où vous pourrez entre autre trouver les photos des sorties.
Nous comptons sur vous pour le faire vivre.

La présidente

INFOS

De la part d'Alex Legal, on trouve des pompes à eau de R8 chez
ELECTRO DIESEL SERVICE – Mr Soulard Cyril – la Roche sur Yon Tél 02.51.36.16.89
Pompe à eau PA 114 Réf : SALPA114 Prix HT : 52.12 euros

PETITES ANNONCES

* Tapis de sol Murena 30 € disponible en noir, beige, gris et bleu. Commande minimum de 4 jeux
Contactez Mr Chevalier Serge Tél 02.48.51.08.29

** De nouveau disponible plaque voyant version luxe, kit sangle réservoir, 2 tubes inox de pare choc luxe. Contactez Mr Humbert 02.54.76.02.23*

A vendre :

Pare choc avant alu missile 240 euros. Contactez Mr Humbert 02.54.76.02.23

CALENDRIER

Nouveau au calendrier les *World séries Renault auront lieu à Magny cours les 22 et 23 septembre 2007*. Les voitures à mécanique Renault sont invitées. Pour les personnes intéressées merci de prendre contact avec nous 06.82.38.65.20.

40 ans de la 530 les 13 et 14 Octobre 2007 à Romorantin

Samedi 13 octobre 2007

Arrivée des participants de 9 h 30 à 12 h 30 au Zoo de Saint Aignan (41) www.zoobeaval.com et visite jusqu'à 17 h 30

Repas du midi pris sur place avec les Amicalistes.

Prix : entrée 15 €, repas 15 €

Soirée du samedi 13 octobre 2007

- 20 h 15 Rendez-vous à l'Espace Pyramide
Apéritif avec orchestre Jazz, repas gastronomique servi à table (vin et pétillant compris)
- 22 h 15 Soirée dansante avec orchestre 4 musiciens + responsable son
Parking gardé par agents de sécurité
Prix 48 €

Possibilité d'avoir des chambres à l'Hôtel Pyramide, l'Amicale ayant réservé l'hôtel.

Dimanche 14 octobre 2007

- 10 h 00 Exposition des voitures devant l'Espace Pyramide jusqu'à 13 h30
Des navettes vous emmèneront au Musée
- 11 h 30 Apéritif offert par la municipalité à l'Espace Pyramide.
- 13 h 00 Repas à l'Hôtel Pyramide (25,50 €)

Balade en Bretagne juillet 2007

Invités par Guillaume de l'amicale DB, pour une sortie en Bretagne, nous partons avec Michel et son djet bleu version Pesca, à 6h30 le dimanche matin pour un rendez vous à 9h30 sur le port de Morlaix.

La route fut très sympa en allant du Morbihan au Finistère par un axe Nord-Sud, en passant par Pontivy et Guinguamp, la Matra de Michel, modifié proto par ses soins va très bien dans ces routes sinueuses, et la pluie nous dérange plus qu'elle...

Au rendez-vous, nous nous retrouvons entourés de DB coach, René Bonnet Le Mans, CG, Jidé, Marcadier, Djet, CD panhard, le Monstre de Roland Roy, 2 MG (anglaises perdues...) et 2 Panhard junior, dont celle de notre organisateur, qui a eu le courage de rouler toute la journée débâché, sous les averses bretonnes.

Nous partons donc pour une grande balade de 150 km sur les petites routes du Finistère, nous faisons une halte à Heulgoat pour visiter la grotte du Diable et déjeuner à l'Hôtel du lac.

L'ambiance est sympathique, et les discussions tournent autour des autos bien évidemment...

L'après midi nous montons sur la colline de St Michel de Bradspart, point culminant de la région, où la vue est magnifique malgré le temps nuageux.

Nous nous arrêtons ensuite dans un bled dont je ne me rappelle plus le nom (remarque c'est souvent imprononçable dans le coin...), afin de visiter une très belle église, dont Michel et moi n'avons pas vu l'intérieur, préférant la chaleur du bistrot bretons, à l'humidité de l'eau bénite...

La fin de la journée nous emmène à Carantec, très joli petit port du nord Bretagne, nous exposons les voitures une petite heure et repartons, il est déjà 19h30, et il y a de la route, je rentre chez moi après un bon repas chez Michel, il est 2h00 du mat.

Merci pour cette journée fort sympathique, mais se serait plus sympa de visiter la Bretagne en été...

PS : Ci-joint une photo insolite des drôles d'engins qui circulent dans le pays de Morlaix...

Alexis Legal



BERGERAC 2007

Les 2 et 3 juin dernier avait lieu la 7eme édition du concours d'élégance d'automobiles classiques au château des vignes de Bergerac.

C'est par hasard, au fil des conversations anodines que je me suis retrouvé inscrit à ce concours avec « choupette », un Matra 530 de 1967 châssis n°0001.

Ayant visionné le film de l'édition 2006, il fallait que l'auto arbore ses plus beaux appareils, d'où un lustrage complet, jantes alu et pneus compris.

Il s'agit d'un concours statique, dans un cadre très simple. Les voitures étant présentées sur le practice du Golf du château (qui fait aussi office d'hôtel de grand standing, ou il faut compter 300 euros la chambre par personne et par jour repas non compris).

Le déroulement du week-end :

Samedi matin, jour du marché, présentation des voitures sur le port de Bergerac. Le parking étant gardé et l'accès auprès des autos n'étant réservé qu'aux propriétaires et leurs accompagnateurs. A midi, repas offert par la municipalité ou Bergerac de toutes les couleurs et foie gras sont à la noce. Après midi, petit tour en ville sous escorte dans les rues fermées pour l'occasion puis départ vers le château de Sanxet domaine viticole au road book. La nous attend le maître des lieux pour une visite de son musée auto privé (environ 30 voitures dans leur jus, quelque soit la couleur de celui-ci). Petit historique des lieux puisque selon les dires, ce serait là qu'aurait commencé la guerre de 100 ans contres les Anglais. Naturellement dégustation de la production locale avec possibilité d'achat, ce qui a permis de tester le coffre arrière de la 530 vidé le matin même pour l'occasion.

La fin d'après midi, départ pour le château de Vignes et mise en place des autos sur le practices du golf.

Le soir nous attendait l'apéritif suivi du dîner de gala offert (foie gras à volonté). Les autos restent sur place et des cars sont spécialement affrétés pour nous raccompagner jusqu'au hôtel. Ainsi il y a toutes les possibilités de mettre le nectar à l'ombre en oubliant un peu la modération.....

Dimanche matin, le car passe nous prendre pour nous emmener au château ou les autos ont dormis, surveillées par des vigiles accompagnés de leurs amis à 4 pattes et grandes dents.

Petit coup d'astiquage puis passage du jury composé de 3 personnes qui notent les autos tout en posant des questions au propriétaire.

Le critère d'attribution des points tient compte de l'extérieur, de l'intérieur et de l'état de la mécanique ainsi que de l'authenticité et de l'historique de l'auto (c'est sur ça que j'ai marqué des points).

Une mise en route moteur est exigé et en cas d'échec, l'auto est éliminée du concours.

A midi repas offert puis dans l'après midi défilé des voitures dans la cour du château pour le plaisir du public nombreux avec remise du cadeau à chaque participant : 3 bouteilles.

Pour le vainqueur du concours un deuxième passage pour la remise du prix soit un coffret en bois de 6 bouteilles.

Pour moi, « choupette » a obtenu le prix de l'innovation prix Citroen remis par le styliste de la marque au chevron avec qui j'ai pu avoir une longue et très intéressante conversation.

Tous les ans quelques raretés sont présentées. Cette année, il fallait noter la présence de 2 avions Voisin (appartenant à la même personne) ainsi que les concepts cars d'Audi (Audi shooting Brake), de Citroen (C'metisse), de Lexus (LFA) et de Renault (Nepta).

Pour conclure, ce fut un très bon week-end ou il faut laisser le régime de coté et chose rare au mois de juin cette année le soleil était radieux.

Sachant qu'il y a de très très belle autos au niveau du club, voici l'adresse pour les inscriptions :

Claude Lobo, CPAL, BP529, 24105 BERGERAC Tél 05.53.24.56.17 Fax 05.53.74.02.91

Mail LoboCPAL@aol.com

A noter que tout est gratuit pour 2 personnes par voiture, hors mis la nuitée à l'hôtel (une liste étant fourni avec le dossier d'inscription). Des photos sont exigées pour le dossier et toutes les voitures ne sont pas retenues. De plus une même voiture ne peut être représentée au concours avant 5ans.

Pour tout renseignement complémentaire, vous pouvez me contacter.

Stéphane Zverkoff

Week-end en Vendée

C'est avec beaucoup d'impatience que je suis préparé à ce grand week-end en Vendée, certains sont arrivés au camping le jeudi soir et autres arrivaient comme c'est mon cas le vendredi soir pour commencer ce week-end.

-pour ceux qui étaient présent le vendredi une demi journée de découverte du marais poitevin était organisé par notre ami Alexis.

Bon il est temps que je prépare ma voiture vérification des niveaux, vidange, réglage, rupteur, avance, pression des pneus...

Tout est prêt pour passer un super week-end...

Ah !!! Oui j'oubliais ma voiture n'est pas une matra ni une rené bonnet deviné c'est une Alpine A310 1600, de 1972 ; pourquoi toutes ces précisions et bien vous allez comprendre par la suite ... 14h le vendredi j'arrive chez mon ami Denis Balzeau, ben oui !! Le frère de Nanard.

Un petit café, et c'est parti pour un beau week-end au soleil pas trop chaud.

Au bout d'une heure de route quelque manque à l'allumage se fait ressentir, puis après 4/5 Km arrêt du moteur, humour de Denis :

- (bon sa commence bien en plus je te sens un peu stresser !!!) non, non...

Ouverture du capot, pas d'allumage. Nous décidions de changer les rupteurs condensateur. Bonne initiative puisqu'elle repart au quart de tour.

Nous repartions confiant... 70 Km plus loin même symptôme prout prout.. puis arrêt vers Luçon. Après avoir ouvert le capot même panne ;(pas d'allumage donc échange du condensateur, et ça repart mais la c'était les derniers de la caisse à outil. Nous décidions de nous arrêter chez la concession Renault. Il était 17h59 fermeture dans 1 minute... enfin après 5 heures de route pour faire 170 Km nous arrivions en vue de la mer.

Nous nous sommes retrouvés sur la place de Angle, petit village près de la tranche sur mer ou un bon dîner nous attendait au restaurant « la Cambuse ». Bien sur nous étions les derniers. Une alpine au milieu des Matra et des rené bonnet et de plus qui ne marchait pas bien ça fait causer, bon sans commentaire, passons vite à l'apéro...

Samedi matin fut une autre journée qui commençait sous de bon cieux, vers 10h rendez vous pour tous, à ST Vincent sur Jard commune de bord de mer.

Pour visiter la maison de George Clemenceau retraçant sa glorieuse histoire militaire pendant la première guerre mondiale, maison, ou il aimait trouver du repos entre chaque campagne il y vécut jusqu'à sa fin de vie « musée Clemenceau » d'environ 1 heure.

Ensuite Alex nous avaient réservé sur le petit port de la Guitiere une petite dégustation d'huître avec un coup de blanc du pays ma fois, Pour ce mettre en appétit c'était bien sympathique. 12h30 retours au restaurant la Cambuse à angle pour un déjeuner. Mais les soucis recommencent avec l'Alpine arrêt du moteur. Après avoir traficoté elle repart je doutais que cela vienne des rupteurs puisqu'ils étaient neufs. Retour pénible jusqu'à la maison du Bouil ...

Delphine et Bruno me proposaient de m'emmener. Jusqu'au restaurant avec la jet 6. Si je compte bien, ça fait trois dans la voiture et ben !!! Même pas gêner dans le jet 6 pour conduire. Après le déjeuner nous avons visité le beau musée automobile de Talmont qui attire toujours autant de

curieux, vers 16h30 visite du port de Bourgenais avec balade sur les quais mais pour moi c'était plutôt visite sous le capot pour trouver la panne du moteur de l'alpine. Nous prenions le taureau par les cornes et je décidais de changer la pompe à essence. Et la miracle elle remarche encore mieux qu'avant super ! On a trouvé la panne.

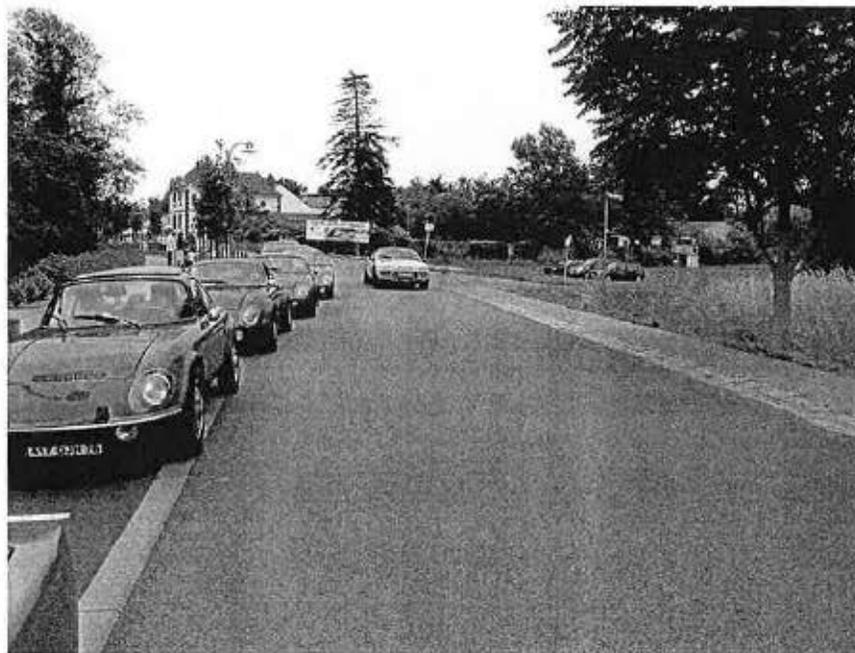
Le soir Dîner au restaurant toujours à la Cambuse « paëlla » et sangria pour tous avec animation par 2 compères qui nous ont joué des tubes souvenir souvenir et nous ont fait danser du rock sur la petite place avec madame la présidente. Après une super soirée nous rentrions tous nous coucher, il n'était pas loin d'une heure du matin.

Le dimanche matin pluie comme on dit en Vendée, une remontée maritime mais la j'aurais plutôt dit une pluie tropicale ; visite des salines sur la commune de la Chaume sur des barques enfin ça, c'est ceux qui ont des voiture qui marchent c'est ce qui était prévu pour le groupe, sauf moi, qui était encore coller sous le capot, parapluie sur la tête. Conclusion avec Mr Grente la tête de delco... elle repart mais la je décidais de ne plus rouler avec, trop de stress. Delphine et Bruno m'avaient laissait la clé du jet 6 pour faire échange et mettre l'alpine sur le plateau.

C'est ainsi qu'après le déjeuner du dimanche midi je me retrouvais comme dit popaul dans une vraie voiture un djet. Delphine et Bruno mon ramener l'alpine à la maison de Poitiers sur le plateau moi derrière avec le jet6 sur l'autoroute et à 130 km/h.

Mais malgré tout ces soucis Encore merci à Delphine et à Bruno pour ce geste de solidarité et d'amitié, merci à Alexis pour ce beau week-end qui à permis à tous de ce retrouver entre vrai passionné et à l'année prochaine en rené bonnet.

Pascal Massin



Magny-Cours les 26, 27 et 28 mai 2007

Beaucoup de concurrents présents sur le circuit de la Nièvre, il est vrai que le plateau est impressionnant, entre voitures modernes et historiques : endurance Prototype, endurance GT-Tourisme, endurance Historique (12 heures), Sprint Proto (y a des Ligiers, ça existe toujours !) et nos classiques Formule Ford Kent, Saloon Cars, Mit'jet (moins classiques, onéreuses et prétentieuses) et les célèbres et prestigieuses MAXI 1000 !

Donc beaucoup de monde dans les paddocks et également dans le clan du Team GRENTE. Rien de neuf sur le Djet. Tous les cadors sont sur place et on estime notre place aux essais au niveau de la 4^{ème} ligne. 28 pilotes se sont alignés sur la grille de départ, un petit nouveau étrenne une Fiat 128 Coupé, la piste est sèche même si le temps est menaçant. Pari gagné, OLIVIER signe le 8^{ème} temps. Hormis COULOMBS et sa bombe volante qui relègue le 2^{ème} (Claude CASSINA) à près de 3 secondes (!) les temps sont assez proches les uns des autres et la MATRA 29 n'est qu'à 1 seconde des ALPINE. Je sais c'est beaucoup en sport auto mais il faut relativiser les moyens mis en œuvre.

Nous mettons à profit le temps disponible entre les essais et la course pour récupérer auprès des manufacturiers présents une vingtaine de pneus à peine usés pour l'ALFA et la GOLF de nos amis DROULLEAU du Saloon-Car. Cela se négocie avec les gars de chez DUNLOP et AVON pour quelques billets. Il n'y avait que l'embarras du choix encore fallait-il trouver la bonne dimension.

Dans la soirée de samedi nous subissons un violent orage de grêle, le barnum ne résiste pas à tant de haine et les pilotes de l'endurance historique qui sont en œuvre sur la piste s'expliquent avec les grêlons ! Y'a du boulot !

Dimanche en fin de matinée le départ du MAXI 1000 est donné. Il fait un temps de chien. Des trombes d'eau envahissent le circuit. Nous nous frottons les mains, OLIVIER à l'aise sous la pluie va s'en donner à cœur joie. 1^{er} tour COULOMBS freine au virage du lycée et le peloton de ses poursuivants déboule seulement au sommet de la côte. Impressionnant. OLIVIER est dans le bon paquet avec un bon rythme. Mais rapidement le DJET ratatouille, au tour suivant OLIVIER range la MATRA sur le bas côté de la piste, moteur calé. Dépit il sort du DJET et m'aperçoit à quelques mètres en train de le photographier. Il paraît plus inquiet sur le motif de la panne que sur l'abandon lui même. « Cherche pas, allumeur noyé » lui criais-je. Rassuré sur ce point il peut maintenant se désoler sur cette occasion manquée de marquer des « gros points » ! Ainsi va la vie et plus particulièrement le sport automobile !



SINTRA les 16 et 17 juin 2007 (PORTUGAL)

Le circuit de Granja Do Marquês ? Cela ne vous dit rien ? Etonnant ! Et la base « aéa 1 » ? Faites appel à votre mémoire. C'est sur cette base militaire près de SINTRA, non loin de LISBONNE qu'eut lieu pour la dernière fois, il y a 40 ans, une course automobile. Pour fêter cet événement l'automobile club portugais « clàssicos » organisait un meeting auquel le Maxi 1000 était invité. Rien ne fait peur au Team GRENTE, nous acceptons cette invitation malgré une distance non négligeable, 3000 kms aller retour. Mais bon nous étions invités, donc pas d'engagement à payer et cerise sur le gâteau nous bénéficions d'une prime de départ en euros sonnants et trébuchants ! C'est la première fois qu'on nous paie pour courir, on ne va pas rater ça !

Une expédition pareille cela se prépare. Une semaine nous paraît nécessaire pour profiter pleinement de ce séjour. 2 jours pour descendre, 3 sur place et 2 pour rejoindre la France. Le compte est bon. Les véhicules : le LT assistance et le plateau et la MATRA avec Nardo et Chatoune, le camping car gentiment prêté par Fredo (il ne peut pas venir il bosse, il en faut !) piloté par Olivier accompagné par sa mère Angéla et Vincent notre camarade du Saloon-Car qui profite de l'aubaine pour passer quelques jours de vacances à l'étranger, Alain, Béatrice et leur petit fils ferme la marche également en camping-car. Ce n'est pas tout Annibal qui est Portugais, il sera notre interprète sur place (on a tout prévu !) et sa femme Marie-Claude nous rejoindrons en voiture sur le circuit après avoir passé quelques jours en famille non loin de NAZARE. Mieux encore Nico et sa femme Stéphanie prennent l'avion de MARSEILLE pour arriver à PORTO ou ils loueront une voiture pour gagner le circuit. Il avait promis à sa femme un petit voyage à l'étranger pour leur anniversaire de mariage ! De même ses parents « les Domi » embarquent de BEAUVAIS pour la même aventure.

Nous partons le mercredi et atteignons la frontière espagnole en fin d'après-midi. Notre grand pilote Olivier et son non moins brillant navigateur Vincent qui ouvrent la route nous embarquent dans un raccourci d'une trentaine de kilomètres en montagne digne d'une course de côte, ils ont perdu l'autoroute ! Inutile de vous dire que les critiques des anciens (Chatoune et moi-même) pleuvent. Ils ont failli nous répondre ! Dîner non loin de BURGOS sur un parking exigü et miteux, coincés entre une dizaine de poids lourds, le tout sous la pluie. On passera néanmoins la nuit sur place.

« Moi j'ai repris la route, moi j'ai repris la blanche et belle grande route... ». Enfin pas si belle que ça, un temps dégueu... pluie, bourrasque.... Malgré tout avec Chatoune l'ambiance est

au beau fixe. On compte les cigognes, on s'étonne des paysages qui nous rappelle l'AFRIQUE (je n'y suis jamais allé ! mais Chatoune si). Le Chatoune est un grand voyageur, il revient de passer 8 jours en ITALIE avec Jean-Claude, le frangin, pour ramener un TP3 ou un SG4, je ne sais plus... et on se raconte nos c. habituelles. C'est ça qui entretient l'amitié.

A 13 heures nous fêtons dignement notre entrée au Portugal en commandant au troquet du coin des SAGRESSE, pas de pot ils n'avaient que des SUPER BOCK. Pas mal non plus. Pour ceux qui l'ignorent, ce sont les super bières locales. Nous approchant de la capitale nous rejoignons un équipage qui ne nous est pas inconnu, « la 4 pattes » de Fredo BACHELIER est du convoi. J'avais déjà pratiqué « la banlieue » de LISBONNE, un vrai capharnaüm pour s'orienter, cette fois-ci encore. Mais on l'a trouvé ce damné circuit. Et là, surprise. Le paddock (provisoire ?) est situé dans l'arrière cour d'une ferme, près d'un tas de fumier ! Première impression : rustique les courses autos au Portugal. Cela me rappelle le bon vieux temps de la Formule Bleue (MEP) dans les années 70 où à LA CHATRE par exemple nous champions dans un champ entre les bouses de vaches ! Nous retrouvons quelques compagnons d'infortune : 8 concurrents du Maxi 1000 et quelques autres en Formule FORD ! Renseignements pris nous devions être une petite vingtaine du Maxi 1000 mais beaucoup se sont dégonflés. Les lâches. Et armée oblige il n'est pas question de camper la nuit sur la base militaire, tout le monde doit décaniller à 20 heures. Et il tombe des trombes, et la paille colle aux semelles, et pas d'électricité. On négocie avec le paysan pour qu'il mette en branle son « groupe » histoire de recharger nos portables. Chatoune, en vrai aventurier a négocié avec les bidasses de la guérite pour brancher son téléphone. Balaise le mec. L'ambiance ne tombe pas et à l'abri sous les auvents des camping-cars la soirée s'anime. Il fera jour demain.

Soleil. Nous pénétrons sur la base, les militaires sympas mais stricts, des militaires quoi. On quand même rusé sur le nombre d'entrées. Pas assez de « pass » pour tout le monde, mais on est rôdé à ce genre de sport, alors ce n'est pas un bidasse qui va nous arrêter ! Le circuit est tracé sur une piste d'aviation, 2kms250, il est délimité par des blocs de béton, dans certains virages il n'y a qu'une « certaine » distance qui sépare les voitures des spectateurs, certains ont même amené leur fauteuil pour plus de confort. Pour le photographe que je suis c'est l'idéal. Bon d'accord à un moment je me suis mis à courir lors d'une sortie de piste d'un concurrent...

On a de l'espace pour s'étaler. Donc on s'installe. Première travail démarrer le DJET... qui refuse toute sollicitation du démarreur. 3000 kilomètres pour ça ! Après plusieurs manipulations nous arrivons à la conclusion qu'un condensateur a lâché. Merci François, un mec sympa du Maxi 1000 qui nous a dépanné. La solidarité ça existe.

Les essais ayant lieu le lendemain samedi nous profitons du soleil pour musarder, faire du tourisme le long de la côte et écluser quelques bières à la terrasse d'un café. Bien sur nous sommes allés faire un petit tour du côté du circuit d'ESTORIL qui est situé à quelques encablures de SINTRA. Le soir nous retournons camper sur notre tas de fumier. Nous sommes les seuls, les autres sont partis à l'hôtel ! Dans la nuit et durant la journée du samedi tous nos compères qui étaient encore en transit débarquent.

Ce samedi matin nous attaquons les hostilités, le temps est maussade, voire moche, il pleut de temps à autre. Une séance d'essais libres, une séance d'essais chronométrés et 2 courses. C'est BYZANSE ! Vu le peu de voitures du Maxi 1000 celles-ci courent avec la classe 1300 de nos amis Portugais. Si le circuit n'est pas au top, les autos par contre sont super préparées et performantes. Quant aux pilotes ils n'ont pas froids aux yeux, toujours à l'attaque. Nous avons rarement vu autant de voitures « au tas » lors d'un meeting. Les cadors en Mini ne sont pas présents, donc Olivier nous apparaît comme le favori. Et il se fait « taper » aux essais chronos par la GORDINI. Il n'était pas à l'attaque le gamin, trop sûr de sa supériorité? Pas la forme? Il se plaint d'un « frottement » dans le train avant. Vincent et Olivier démontent afin de vérifier les freins. Plaquettes usées et catastrophe le disque avant gauche est fendu. « O rage O désespoir »... Peu de solution envisageables, nous n'avons pas de disque de rechange (R16 premier modèle introuvable surtout au Portugal). Nico et Annibal ont pourtant dragué les casses du coin... Alain et notre ami Pierrot mécano de l'équipe BLANCHANDIN ont tenté la soudure. Cela ne tient pas. Des pilotes locaux nous proposent gentiment leur aide mais en vain. L'ambiance tombe, de nouveau la même réflexion que la veille tout ce trajet pour abandonner ? Les avis sont partagés, trop dangereux de laisser partir Olivier ainsi ou on tente le coup dans la mesure ou Vincent a « disqué » pour supprimer tout chanfrein et l'on parie que le disque tiendra ainsi. Olivier fait quelques allers et retours sur la piste pour tester la MATRA et prendre une décision : il est O.K. il sera au départ demain en modérant ses ardeurs !

Le soir venu nous abandonnons notre cadre champêtre et trouvons un endroit en bord de mer pour une « sardinade » maison. Annibal nous a ramené une centaine de sardines que nous faisons griller au barbecue, le tout arrosé d'un vinho verde avec le ressac de l'océan atlantique en fond sonore, le bonheur !

Première course en fin de matinée. Le temps est toujours aussi pourri. Une meute d'une quarantaine de voitures s'élancent : des DATSUN, FORD ESCORT, ALFA-ROMEO, MINI... et cela carbure. Olivier se situe dans les 20 premiers mais pour le classement en Maxi 1000 il se bat avec la GIANNINI. Prudent sur les freins (!) il se fait

ramarrer au bout de la ligne droite longue de 1 km 200. Au fil des tours il prend confiance et contient la GIANNINI. Hélas durant cette manche Frédéric BACHELIER se fait harponner par un concurrent un peu agressif et sa splendide 4cv se retrouve sur le toit. Quant à notre « chef » du MAXI 1000, Edmond SAVELLI il détruit sa HONDA S800 en percutant violemment un muret en béton. Quelque peu commotionné il sera hospitalisé mais ce choc n'aura pas de conséquences pour sa santé. La course est stoppée par arrêt au drapeau rouge. On ne rigole pas au Portugal! Olivier s'octroie la première place (en MAXI 1000). Au classement général la MATRA termine 18^{ème}

. Le même scénario se dessine lors de la seconde course entre Olivier et Philippe BLANCHANDIN. Mais la GIANNINI semble plus agressive. Il a le coup de volant conquérant le bougre. Même s'il est sur la réserve Olivier ne s'en laisse pas compter, il refait son retard dans les courbes, fait l'extérieur mais les freinages lui sont fatals. Malgré tout le DJET réussit à conserver l'avantage. La MATRA termine 15^{ème} au classement général de cette 2^{ème} course et 1^{er} des MAXI 1000. Podium et champagne. La coupe est remise par le ministre de je ne sais quel ministère. Ils ne font pas les choses à moitié dans ce pays. Le soleil est revenu, le fond de l'air est doux. Nous finirons la soirée et passeront la nuit sur la plage de GUINCHO, « spot » célèbre paraît-il, à fêter la victoire d'Olivier.

Retour vers la métropole sans histoires. Ah si, OLIVIER et VINCENT ratent une sortie d'autoroute et nous nous retrouvons à FATIMA (pour remercier la vierge de cette victoire sans doute ?). Demi-tour. Cette fois ci les vieux ne feront aucun commentaire, genre : « heureusement que vous faites de la piste, en rallye vous seriez mal, la navigation c'est pas votre truc ». Les jeunes manquent d'humour !

TEAM GRENTE ASSOCIES

teamgrente@netcourrier.com



LM Story 2007

Salut les Matraciens !

Je profite de mes vacances dans les Landes pour apporter ma contribution au bulletin du club.

Ma lecture du moment : « Des DB aux Matra », c'est intéressant car on remonte des premiers protos DB d'après guerre, jusqu'aux réalisations Deutch d'après sa séparation avec René Bonnet, en passant par le Djet ...

Je ne suis pas venu vous en faire l'article, mais plutôt pour vous dire combien j'étais content de remettre les fesses dans mon jet 6 pour LM Story.

Je l'avais délaissé depuis le même rendez vous en 2005...que le temps passe vite !

Après un séjour chez le sellier fin 2006, c'est à la dernière minute (la dernière semaine, devrais-je dire), que je me décide à remonter le pare brise et les vitres pour honorer mon inscription envoyée 4 mois avant.

Pensant que ce serait réglé en 2 soirées tout au plus, je ne me pressais pas, d'autant que la belle saison était là, je roulais le week-end avec d'autres autos.

A 8 jours du Mans je dresse une liste exhaustive du minimum à faire pour aller sur le circuit, hum... !

Dégripper les 4 étriers, purger les freins et l'embrayage, changer la batterie, faire le tour des graisseurs, remonter la console centrale, la casquette de tableau de bord, les joints de vitre et de custode, vidanger...

Sans oublier les mécanismes de glace qui « dorment » chez un ami en vue d'une hypothétique re-fabrication...je suis mal !

Je vous passe les détails des bricoles de dernière minutes, vous savez celles qui vous pousse après minuit, quand vous êtes déjà bien claqué après une journée de boulot : Relimer le passage de la glace dans la porte, la pédale de frein qui ne revient plus, le récepteur d'embrayage qui fuit...

Mais c'est aussi pour cela que j'aime bricoler dessus (qui à dit maso ?), car on fini toujours par y arriver...en sacrifiant quelques heures de sommeil tout de même !

C'est un peu cerné que je retrouve une partie des membres du RBMS samedi matin.

Bruno et Delphine, fidèle au poste. Bernard, Dominique et leur fils : Manu, pressé de découvrir le Djet de pôpa sur la piste. Daniel et françoise, qui veulent -encore- améliorer leur Djet .Et tous les autres membres, qu'ils me pardonnent de ne pas les citer...

Juste un petit regret, je n'ai pas eu (pris ?) le temps de papoter avec Jean Paul , trop occupé par la prestation de l'EPAF, et Serge Chevalier, l'heureux propriétaire de mon ex-Murena S (snif, elle me manque...).

En fin de matinée tous les membres se réunissent pour pique niquer près des autos, démarre alors une curieuse séance de troc : Echanges rillettes contre un verre de bordeaux, ou paquet de chips contre taboulé, etc... c'est cette ambiance qui me plaît, ce côté « à la bonne franquette » dans les paddocks, typique des années 60-70.

12H45, pré-grille : J'emmène Bruno en copilote (le pauvre !), déjà la finition hâtive se fait sentir ; au premier claquement de la boîte à gants, l'aimant se décolle, la trappe pendouille lamentablement au dessus des genoux de Bruno...

Qu'a cela ne tienne, j'ai juste à tendre la main pour attraper un morceau de scotch à masquer resté collé en vue du positionnement des contre portes plus tard, j'en colle un morceau sur la trappe et le tour est joué dans un éclat de rire ... Le garage Mendès de « camping », c'est un amateur à côté ! Cela ne présagera en rien la suite du week-end, tant mieux !

Les premiers tours de circuit sont effectués avec réserve, je redécouvre les sensations de mon Jet, mais un peu plus critique qu'auparavant. Entre temps j'ai fait du circuit avec une Seven (Caterham) typée piste, donc plus légère et efficace.

Le Jet me paraît plus pataud, la direction plus floue, les mouvements de caisse sont plus importants, et surtout le freinage est d'un autre âge !

Comme quoi tout est relatif, car nous le savons bien, le Djet était très au dessus de la majorité de ce qui se faisait à l'époque, et il ne faut surtout pas que je le compare à une pistarde plus puissante et moderne.

C'est dans la deuxième moitié de la cession du samedi que je commence à ne plus vouloir l'étalonnée à la Caterham, je l'apprécie comme un véhicule de collection de 40 ans d'âge.

Petit à petit je reprends confiance, je passe plus vite en virage, je commence à sentir l'arrière qui se décale pour prévenir, bref, je refais corps avec elle, par qui tout a commencé en 1995 :

Que c'est bon !

Retour aux stands, l'habitacle surchauffé diffuse cette bonne odeur de mélange de polyester et d'huile chaude, me voilà de nouveau conquis et re-motivé pour (enfin, dirons certains) finir de le restaurer.

La fin de la journée est clôturée par les 50 ans de la Seven, je n'ai pas résisté à l'envie de sauter dans le baquet pour faire la parade avec la mienne, prêtée à mon père pour l'occasion.

Le soir tout le club c'est réuni pour manger avec les autres pilotes du plateau « bleus de France », sympa comme idée. J'ai eu les réactions à chaud de Manu, il est enthousiasmé par le Djet (moi aussi en fait !). Le reste de la soirée est consacrée à déambuler pour voir les pots.

Après une courte nuit, je suis réveillé en sursaut à 7H30 malgré les boules Quiés : un échappement de R8 gordini à quelques mètres de la toile de tente en est la cause...

C'est donc encore un peu endormi que je saute dans mes baskets pour me présenter en pré-grille. J'y retrouve mon compagnon habituel des sorties circuit : Bernard, il me semble plus éveillé.

8H, je me lance sur le Bugatti, toujours embué, donc « inconscient ».

Je me surprends à passer plus fort que la veille, en plaçant l'auto à l'accélérateur dans les courbes après être entré sur les freins pour inscrire le nez. Vraiment quel bel outil cette auto !

Retour au stand sans trop de freins, mais rassuré quand au potentiel du véhicule.

Le reste de la matinée a consisté à papoter au hasard des rencontres, tantôt Djet, tantôt Lotus, peu importe, le principal est de retrouver les personnes que l'on apprécie, et que l'on se rassemble autour de la même passion.

La dernière cession est à 13h30, elle a pris un peu de retard et est raccourcie à cause de monsieur le ministre, F. Filon qui a tourné au volant de la MS650 et d'une Courage sans se soucier de l'heure (j'en aurais fait autant à sa place).

Le Jet me signale gentiment qu'il n'y a plus de plaquettes de frein à l'avant, un détail certes, mais je calme mes ardeurs au bout de la ligne droite des stands. A près de 170 compteur (plus probablement 160 réels), le gauche serré (pont Dunlop) réclame un freinage énergique tard pour ne pas déséquilibrer l'auto dans le long droit le précédent.

Je me suis aperçu dimanche matin (vous savez, à 8H, je dormais encore au volant...) qu'a force de lever de moins en moins le pied dans ce long droit au bout de la ligne droite, il passait à fond à condition de bien se placer et « accepter » un léger flottement du train avant.

(cette sensation là, ça réveille, forcément !!!).

La fin de la démonstration se fait en rallongeant les distances de freinage, les manes de température et de pression se veulent rassurants, le plaisir est intacte, l'auto aussi, tout baigne.

Après cette prestation sur le sec, je rejoins des amis tourangeaux pour casser la croûte (ça creuse les émotions !), et c'est à partir de ce moment où un temps désastreux s'invite au Mans, faisant fuir une bonne partie des concurrents et le public. Mon père décide lui aussi de rentrer en Caterham, dommage après 2 heures de déluge, le soleil brille de nouveau !

Alors papa, je te pose la question : Pourquoi rentrer dans une baignoire à pneus -presque- slick, alors que tu pourrais rentrer au sec...et plus vite ?

Si ce n'est pas du vice ça !

Je reste regarder les dernières courses en me réchauffant au soleil, la journée s'achève à 18h. Sur la route du retour avec Christine on en conclut : Encore un bon week-end « automobilistique » !

Ce fût une journée de remise en route très positive, et motivante pour consacrer un peu plus de temps à cette création de René Bonnet, aidé de Jacques Hubert.

Sportivement.

Olivier



7 et 8 juillet 2007 - GRAND PRIX DE VICHY CLASSIC - 2^{ème} édition

Lorsque nous sommes partis de la Creuse avec nos épouses le samedi matin, Bernard REUSE avec mon Djet, et moi en M530 allions passer un super week-end. La météo était pour une fois clémente. Vichy nous voilà !

A la sortie de l'autoroute à 20 km de Vichy, voilà que la 530 me fait un gros caprice. Panne générale, roues libres vers le parking...

Comme si l'on s'était donné rendez-vous, voilà une dépanneuse qui passait par là. Embarquement immédiat vers un garage pour stocker la bête. Afin de ne pas gâcher la fête de tout le monde, je demande à Bernard de continuer avec le Djet, nous les rejoindrons plus tard. La dépanneuse d'autoroute qui réglementairement doit comporter 7 places, n'en a que deux. Je dois donc monter dans ma voiture sanglée au camion. Par solidarité Colette s'assied à côté de moi, et nous voilà partis à reculons, puisque

l'avant de ma voiture était dirigé vers l'arrière... Vous avez déjà connu ça ? Il faut le vivre au moins une fois dans sa vie. Vous reculez, et vous vous faites doubler par des voitures qui arrivent en face. S'il n'y avait que ça, on se fait à tout, mais par contre, voir tous ces gens dans leurs

bagnoles qui fonctionnent —elles- vous regarder en rigolant, prendre des photos, c'est dur, très dur.

La voiture est mise à l'abri au garage (très sympa), et déjà le taxi qui va nous ramener à la maison est là. 1h30 après, retour au domicile, transvasement de nos petites affaires dans le « cab 306 », et nous revoilà repartis.

Nous arrivons en milieu d'après-midi sur le circuit. Après quelques courtes palabres à l'entrée, les organisateurs sympas et compréhensifs, nous laissent passer.

Dans le paddock, nous remontons la haie d'honneur formée par les Bugatti...

Le circuit est là tout prêt, et j'ai juste le temps d'apercevoir mon Djet passer dans un peloton de MG, Corvette et autres Porsche... Tiens, voilà Claude Vannesson à bord de sa M530 et les copains creusois partis la veille, Terry avec son roadster MG V8, et Julian dans sa DAX TOJEIRO (réplique AC Cobra).

A la fin de la série, retrouvailles sur le parking... Ben c'est pas d'chance ce qui t'arrive me disent-ils pour me consoler. Je garde le moral, en regardant tourner la meute impressionnante formée par la vingtaine de Bugatti. Puis, c'est le départ pour le dîner de gala en ville. Après, dodo.

Le dimanche matin, « mon plateau » part le premier. Je suis heureux de retrouver mon Djet. Et c'est parti ! Après le tour de chauffe, les chevaux sont lâchés, et mon p'tit 1108 fait de son mieux. En cours de « course », une grosse Corvette me double à l'entrée de la longue ligne droite, impressionnant 470 CV sous le capot ! Par contre, elle se tortille la grosse bête. Il paraît que c'est normal, ça tient pas bien la route... Moi, je plafonne à 160, pendant que le gars de la Corvette se met debout sur les freins pour aborder la grande courbe. Par contre pas de freinage pour le Djet, il enroule la corde sans problème, fait l'intérieur à la grosse, et sort en tête. Et oui, m'sieur, ça s'accroche un Djet... Les 30 minutes sont déjà écoulées, ça passe trop vite, le drapeau à damiers nous invite à quitter la piste.

Et les plateaux se succèdent jusqu'à midi : Voitures de prestige, Bugatti, écurie moto Benelli et les autres. En tout, ce sont 80 motos et 80 voitures qui sont engagées.

A midi, un gros orage fait son apparition. Pas grave, c'est la pose déjeuner...

A 15 heures il pleut toujours... Nous ne ferons plus de circuit maintenant. Nous décidons de rentrer, au moment de

l'arrivée de l'éclaircie tant attendue. Nous croisons une file impressionnante de voitures qui se dirigent vers le circuit. La fête est sauvée, puisque ce sont 2000 personnes qui entrent en une heure. Par contre, plus de plateau par catégories. Tout le monde tourne pour assurer le spectacle. Nous, nous sommes déjà loin, et c'était un bon week-end quand même. Et puis, c'est sûr, nous reviendrons en juin 2009 (Pas de GP en 2008).

Le lendemain soir avec l'Espace de Bernard et la remorque d'un ami, nous partons rechercher la M530.

J. Charles GALLY le président du club organisateur m'a promis : « Si ton club peut réunir au moins 15 DJET, je vous fais un plateau rien que pour vous ». Qu'on se le dise ! Non mais, y a pas que les Bugatti sur terre... ☺

Ah, j'oubliai : Un gars voulait m'acheter mon Djet après l'avoir copieusement photographié. Si je vous révélais le prix qu'il proposait, vous auriez une attaque.

Euh ... ça vaut si cher que ça un Djet ?

Alain COLDRE





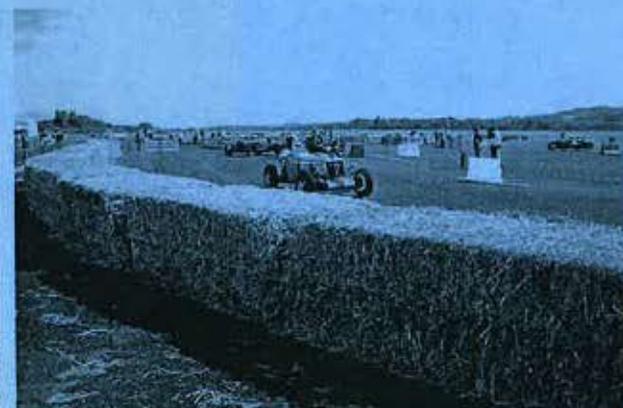
Les 3 creusoises « à la bagarre »



Qui n'avance pas recule...



Bernard a apprécié...

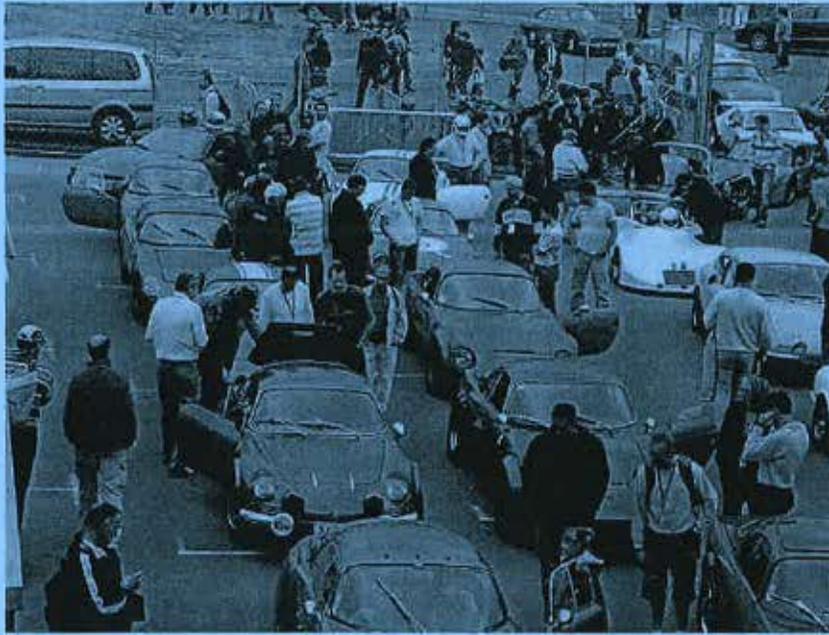


Des Bugatti en piste



Des photos du Grand Prix de Vichy 2007 sont disponibles sur le site de l'Amicale Creusoise de Véhicules d'Epoque : www.automoto23.com

Quelques Bugatti au paddock...



Pré grille LM STORY



1^{ère} ministre au volant de la Matra 650



Dégustation d'huître sortie en Vendée