

DE RENE BONNET

A



MATRA SPORTS

BULLETIN DE LIAISON N° 63

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

SOMMAIRE

Page 1 : Le Mans Classic

Page 2 : Sommaire, Mot du Président,

Pages 3 et 4 : Le Mans classic 2008-08-11

A. Legal

Pages 5 à 11: Les 32emes 24 heures du Mans 20 et 21 Juin 1964

G. Scherre

Page 12 à 16 : Spa Francorchamps

Team Grente

Pages 17 et 18 : Le Mans Classic

Olivier X

Page 19 : Petites Annonces, Pièces Détachées, Calendrier

Page 20 : Feuille d'inscription Lurcy Levis et Karting

RAPPEL

N'OUBLIEZ PAS DE REpondre POUR L'ASSEMBLEE GENERALE

Nous vous rappelons que le thème de la soirée est DISCO, elle sera animée par un groupe alors jouez le jeu et déguisez vous.

MOT DE PRESIDENTE

Chers membres

C'est dans la douleur que je vous annonce le décès de Michel Metais membre depuis le début de l'association. Toutes nos condoléances à Annie et les enfants.

Sinon, merci aux membres présents au Mans Classic d'avoir présenté des voitures propres et belles tel que nous vous voulons représenter la marque. Le Club Djet les trouvant tellement bien ont préféré faire des photos de groupes devant plutôt que devant leurs autos.

Depuis longtemps nous parlons de faire un challenge karting, pour récompenser les membres actifs, j'ai donc décidé d'organiser le samedi 18 Octobre un challenge au circuit karting de Magny cours. Pour les mordus de la conduite, le lendemain aura lieu la journée circuit à Lurcy Levis.

Vous trouverez ci-joint en dernière page la feuille d'inscription. Attention les places sont limitées pour Lurcy Levis alors réfléchissez vite.

Sinon j'espère que vous avez profité des vacances pour finir vos voitures et être présent à l'assemblée Générale

Alors bonne lecture et rendez vous à l'AG

La présidente

LE MANS CLASSIC 2008

Et, voilà, une fois de plus nous voilà repartis sur les routes de France. Direction Le Mans, départ de Romo à 5h00, enfin plutôt 5h30, à la vue du retard de certaines personnes que je ne nommerai pas mais qui se reconnaîtront. On prend la nationale, bien sur, en passant par Vendôme. Le voyage se passe bien, et tant mieux, je n'avais pas roulé avec le Bonnet depuis Super Besse, et comme j'en avais démonté une partie pour le mettre chez le sellier, le remontage étant tout frais, j'étais légèrement inquiet. Mais bon, tout semble aller pour le mieux, les améliorations sont concluantes (beaucoup moins d'odeurs de gaz dans l'habitacle, commande d'accélérateur plus souple,...) et le moteur marche très bien, bien réglé (merci Laurent) et l'allumage tout neuf (merci Jean-Paul), font qu'il ronronne à merveille, et il faut, vu qu'on a rendez-vous à 8h00 en pré grille, pour tourner sur le circuit, sur le grand circuit, celui des 24 h, et ça je voulais pas le rater...

Arrivé au Mans vers 7h00, (bel perf, même si on a pas tous roulé à la même vitesse...) on haricote un peu pour trouver la bonne entrée (les panneaux gris), et on est sur place à 7h30, tout va bien, on trouve notre emplacement, tant bien que mal, vu que nous étions mélangés avec d'autres clubs.

Mais bon, pas le temps de traîner, c'est déjà à nous pour aller sur la piste, un petit coup de fil et hop, je récupère un pote sur la route et on suit la file, pour se mettre en attente...

½ heure plus tard, c'est parti, on est au moins une soixantaine à se suivre, derrière le Pace car, j'ai eu peur dans les hunaudières, si, si, je vous jure, à 40 à l'heure derrière le Pace car, y vont nous lâcher quand même !!!!!, et c'est bon, ouf, on peut allumer un peu, c'est sympa quand même ce grand circuit, mais on se sent tout petit dans nos autos, on attaque un deuxième tour, un peu plus vite, on pousse en ligne droite, un dérapage sur une plaque de liquide de refroidissement, pour la forme, et puis c'est fini, c'est court, on a fait 2 tours, mais ça fait presque une ½ heure de circuit, c'est quand même pas mal, surtout sur le circuit mythique des 24 h.

Retour au camp de base, l'emplacement club se remplit, pas que par de beaux Djets, malheureusement, notre club concurrent (on ne citera pas de marque !) nous alignent 3 ou 4 customs tuning, dommage que tout le monde ne comprenne pas qu'on est là pour représenter le patrimoine automobile français et non pour le dénaturer, enfin bref, Charlotte s'est chargée de leur faire comprendre : »faut quand même pas avoir honte pour rouler avec une merde pareille !!!!! »

Balade dans les stands, pour le Mans classic, le circuit Bugatti sert de zone de vie pour les espaces Club, on peut voir tout types d'autos, Ferrari, Ford GT 40, apparemment, il y aurait 1600 Porsche sur le site, en fait, pour presque toutes les marques, on peut choisir le modèle et la couleur...

Beaucoup de stand de marchands : miniatures, livres, pièces autos, il y a même un négociant qui vend un Jet 6, un vrai faux Gr 4, pour la modique somme de 38000 euros, quand même, et dans son jus, avec une berlinette, avoisinant plus de 100 000 euros, on croit rêver !!!.....

Notre club était très bien placé, juste à côté de la courbe Dunlop, ce qui permettait de regarder les courses sans avoir à se déplacer, nous avons supporté la Matra 660, qui courait en catégorie Proto, et qui a très bien marché, et notre membre actif avec son René Bonnet tubulaire, qui a malheureusement eu des soucis mécanique, Ah !!, le sport automobile, c'est pas une science exacte...

Un truc sympa, nouveau de cette année, c'est le village pour les enfants, avec des jeux, et des dizaines de gamins avec des voitures miniatures, thermiques ou électriques, ainsi qu'un

parcours d'apprentissage de la circulation routière, ils ont même fait un tour du circuit Bugatti, nous avons donc pu applaudir le fils de Thierry, qui nous représentait avec une petite DB.

Le samedi soir, notre présidente nous avait organisé un barbecue, malheureusement, l'appareil étant tout neuf, Nanou et Claude se sont proposés pour le montage, et apparemment, remonter un djet aurait pas été plus long, mais bon, bref, deux ingénieurs pour ça, c'était pas de trop...

La soirée fut très sympa, merci à nos sympathisants vendéens, qui n'étaient pas venus les mains vides et avaient prévu de l'apéro !!!

La nuit étant venue, direction l'hôtel, pour goûter un repos bien mérité, eh oui, il est minuit et on est debout depuis 4 heures du mat, quand même !!!!

Le dimanche, chacun était libre de profiter d'une grasse mat plus ou moins longue, on se retrouve donc sur le circuit... On fait un tour, pour visiter le bas du Bugatti, on prend donc le petit train..... !!!! LE BLANC, pour ne pas se faire avoir !!! Et oui, la veille, on attendait le train, et donc on avait pas compris les couleurs !!!!!

On monte dans un train vert, on poireaute 20 bonnes minutes avant qu'il se décide à partir, enfin il démarre, trop cool, on est content !!!! mais ou y va ce con !!!!, eh merde, il nous emmène à la sortie et nous voilà dehors, sur le parking du techno parc !!!!! Remarque on a rigolé !!!! Enfin, ce qui me rassure c'est que le train était plein et que personne n'est descendu, on se sent moins seul !!!!

A mon avis, ce train il a passé le week-end à faire des aller - retour pour rien !!! Bien joué l'organisateur !!!

Mais bon c'est très sympa quand même le Mans Classic !

Le dimanche midi, pique nique à l'ombre, vu la chaleur, et on attend pour voir la dernière course de la Matra 660 (carrossée 670 de 1972), et vers 15 h on décide de sonner le départ, retour à Romo...

Un très bon week-end, vivement la prochaine...

Alexis Legal



Les 32^{èmes} 24 Heures du Mans 20 & 21 Juin 1964

Nouveautés pour ces 32^{èmes} 24 Heures, l'interdiction de remplacer dynamo et démarreur, le ravitaillement en huile (moteur et boîte) et en liquide de refroidissement ne pourra se faire que tous les 25 tours soit environ 335 km.

Le ravitaillement en carburant est libre en se rappelant que la capacité des réservoirs est limité par le règlement au niveau international.

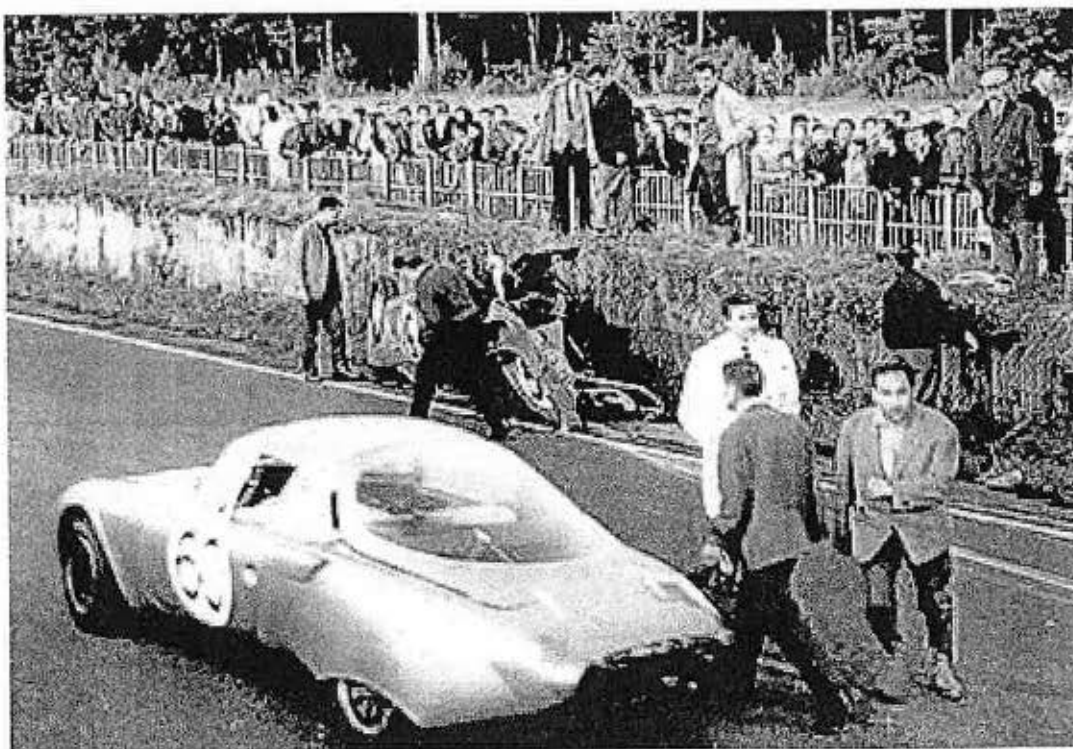
Tous les orifices de remplissage doivent être plombés.

La mise en marche doit être effectuée, de son siège, en automatique, par le conducteur, sous peine de mise hors course.

Les vérifications techniques des véhicules prévues les mardi et mercredi devaient durer un peu plus longtemps que prévu et il faudra 18 heures pour vérifier les 60 voitures à examiner. Grâce à une attitude beaucoup plus coopératives des commissaires, ces vérifications se déroulèrent dans une ambiance bien moins tendue que les années précédentes. A telle enseigne que certaines voitures furent acceptées après l'heure de clôture prévue au règlement, ce qui permit aux deux CD de participer à la course.

Les entraînements et les essais se déroulèrent les mercredi et jeudi soir de 18 à 23 heures avec un intérêt accru par le fait que cette année l'ordre des départs suivait l'ordre des temps réalisés, et compte tenu du match qui devait opposer Ferrari au challenger Ford, la bagarre s'annonçait prometteuse pour effectuer le premier tour en tête devant les caméras de télévision !

Ferrari avec John Surtees au volant de la 330 P remporta cette première manche devant la Ford GT40 de Ginther. Plusieurs voitures furent éliminées dès ces essais dont l'Alpine berlinette Tour de France confiée au Rallyeman Pierre Orsini qui la détruisit dans la courbe de la passerelle Dunlop.



Avec le retrait de la Deep Sanderson et d'une Porsche 904 GTS, les voitures suppléantes de René Bonnet et de Triumph seront admises au départ.

On arriva ainsi aux 55 voitures admises . Avec la barquette dans sa nouvelle configuration (voir photo), René Bonnet alignait 3 Djet « Aero » en prototype 1000 et 1150 cm³, et 1 Aéro « de série » pour Farjon et Lelong en catégorie GT équipé d'un 1108 cm³ hémisphérique. (On notera la présence d'un deuxième Aéro GT sous le même numéro que le proto, il ne prendra pas part à la course.

Face à ces voitures Alpine alignait 3 M63 en 1000cm³ et la nouvelle M64 en 1150cm³.

Arrivée au Mans

On remarquera sur cette photo les 3 protos reconnaissables entre-autres aux roues magnésium, 2 Aérojet « GT » équipés de Roues tôle d'origine Peugeot, les anciennes type « Renault 8 » s'étant avérées trop fragiles.



Les positions au départ suivaient donc les temps réalisés aux essais et l'on obtenait la hiérarchie suivante :

Position 37

Beltoise /Laureau barquette N°55 moteur 2ACT 1001cm³ en 4'36

Position 44

Monneret/Rudaz Aéro proto N°56 moteur 2ACT 1001cm³ en 4'48 9

Position 45

Basini/Charrière Aéro proto N°60 moteur 2ACT 1150cm³ en 4'51 8

Position 46

Bourbon-Parme/Bouharde Aéro proto N°48 2ACT 1150cm³ en 4'52 3

Position 53

Farjon/Lelong Aéro GT moteur hémisphérique culbuté 1108 cm³ en 5'08 1

Les Alpine étaient assez proches, la M64 en 1150cm³ devançait la barquette (1000cm³) de seulement 1 seconde 7/10ème,

Les 3 Alpine M63 tournaient entre 4'40 pour Vidal/Grandsire, 4'44 pour Bianchi/Vinatier et 4'48 3 pour Masson/Zecoli, soit pratiquement le temps de Pierre Monneret et Rudaz, pour des protos de philosophie différente !

Ces Aéros étaient directement dérivés (c'est-à-dire avec le minimum de frais !) d'une véritable GT, basés sur le châssis poutre des Djet de série, donc plus proches de la Berlinette que des protos M63 multitubulaires.

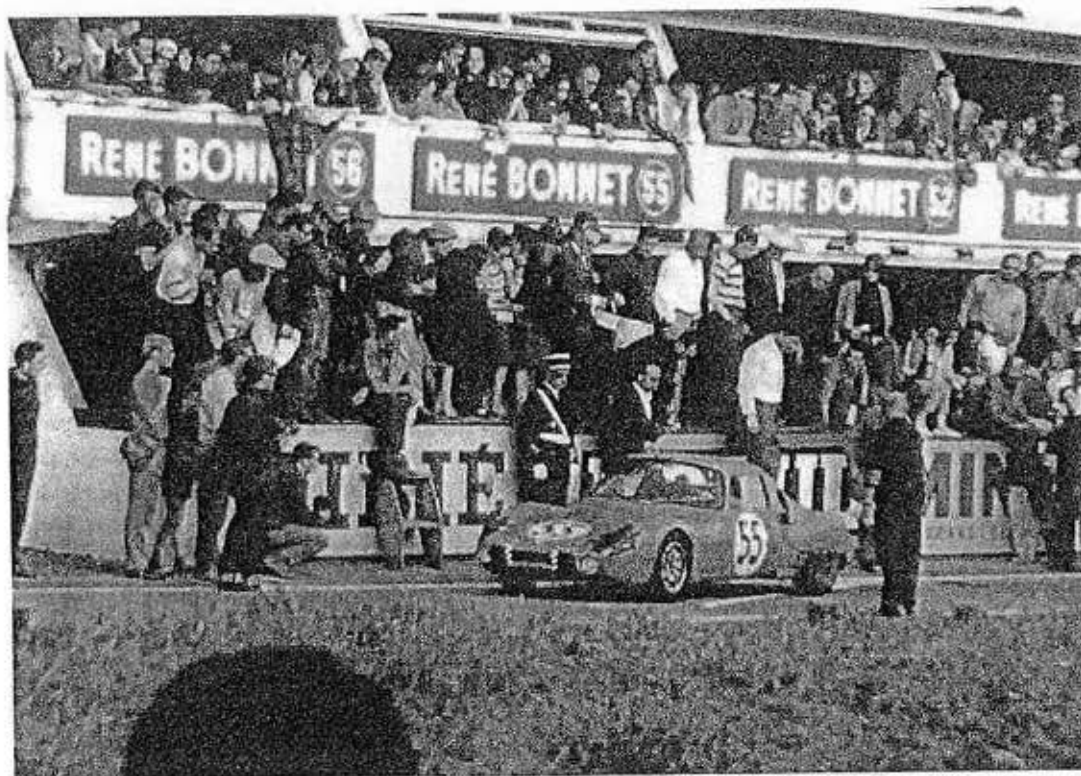
Caractéristiques des voitures

Ci-après, les principales caractéristiques telles qu'elles apparaissent dans les relevés effectués lors des contrôles.

On notera en plus pour les protos, par rapport aux Djet de série, une voie élargie à l'avant et à l'arrière. Des épures de suspension différentes et à l'avant outre les freins Girling type FII aluminium, le retournement des biellettes de direction pour permettre le montage des roues magnésium de 13 pouces à 4 trous de fixation. A l'arrière, des portes moyeux mécano-soudés, les portes moyeux normaux ne permettant pas d'accepter des roues de 13 pouces et 6 pouces de large.

RENE BONNET LE MANS 1964

	Aéro "GT"	BIPLACE	Aéro Proto	Aéro Proto	Aéro Proto
N°	52	55	48	56	60
Roues	tôle 3 trous	Magnésium 4T	Magnésium 4T	Magnésium 4T	Magnésium 4T
Type	15"	5,0&6,0 x 13"	5,0&6,0 x 13"	5,0&6,0 x 13"	5,0&6,0 x 13"
Boîte	Renault 4 V	NC	Renault 5V	Renault 5V	NC
Moteur	54RG N°0097	A55RG. N°033	B55RG. N°029	A55RG. N°032	B55RG. N°0031
Cylindrée	1108 cm3	1001 cm3	1150 cm3	1001 cm3	1150 cm3
Type	Hémisphérique	71,7x62 2ACT	71,3x72 2ACT	71,7x62 2ACT	71,3x72 2ACT
Emb.	Bidisque	NC	Bidisque	Bidisque	Bidisque
Réserv.Bouchon	80 l-Apparent	NC	81 l-Apparent	82 l-Apparent	80 l-Caché
Essuie glace	2	2	1 balais central	1 balais central	1 balais central
Freins	Dunlop-Bendix	Dunlop-Bendix	Girling-Bendix	Girling-Bendix	Girling-Bendix
Vitres Portes	Couissantes	Couissantes	Profilées 1/2 gl des	Profilées 1/2 gl des	Profilées 1/2 gl des
Pare Brise	Joint caoutchouc	Joint caoutchouc	Triplex collé	Triplex collé	Triplex collé
Poids	685	570	643	650	650
Châssis	Poutre	Multitubulaire	Poutre	Poutre	Poutre
N° de Caisse	257		254	253	255
N° de Série	1162	Proto Alu	1159	1158	1160
Immatriculation	477 QD75	1245 W75	282 QE75	281 QE75	280 QE75
Le Mans					
Pilotes	Farjon-Lelong	Laureau-Beltoise	Jouharde-Bourbon	Monneret-Rudaz	Basini-Charriere



Déroulement de la course

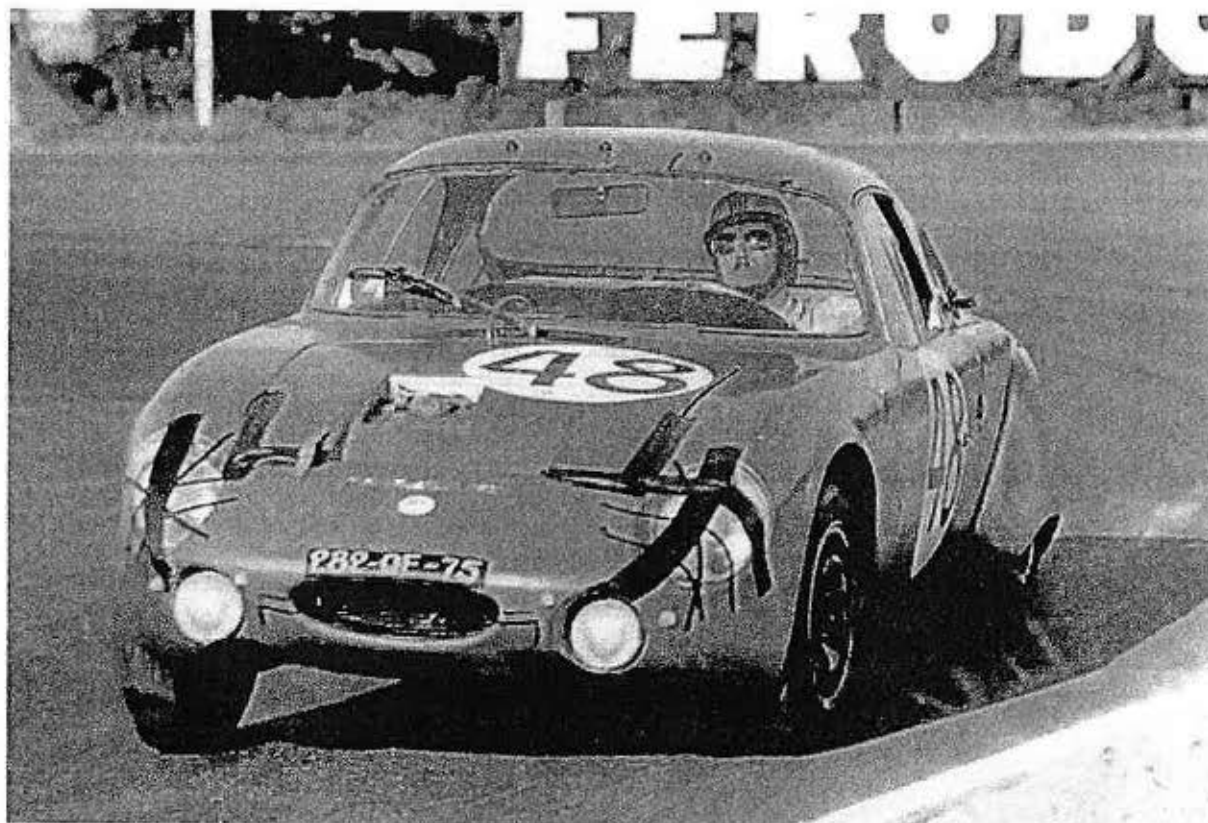
L'attrait principal de ces 24 heures, résidait dans l'affrontement entre Ford et Ferrari, le poids des ordinateurs face à l'expérience d'un « petit » constructeur !

Après des essais en Avril qui avaient frôlé la catastrophe pour Ford, c'était la première sortie en situation de réelle compétition en France de ces magnifiques voitures. Les V8 de 4,2 litres de cylindrée, donnés pour quelques 370 CV, allaient essayer de prendre le dessus sur les 12 cylindres Ferrari de 3,3l (275P) donnés pour 330CV et le 4 litres (330P) de 370CV.

A la fin du 1^{er} tour, c'était Pedro Rodriguez qui menait le bal suivi de Graham Hill et de John Surtees tous sur Ferrari, la première Ford GT40 aux mains de Richie Ginther suivait ce trio, ne s'étant pas beaucoup pressé pour avoir le temps de boucler sa ceinture de sécurité.

Et oui, à cette époque toutes les voitures n'étaient pas obligatoirement équipées de ceintures ! Chez René Bonnet, la ceinture était plutôt une exception, parfois à la demande des pilotes et pour les rallyes.

Robert Bouharde au volant de l'Aéro 48, un casque, un point c'est tout !

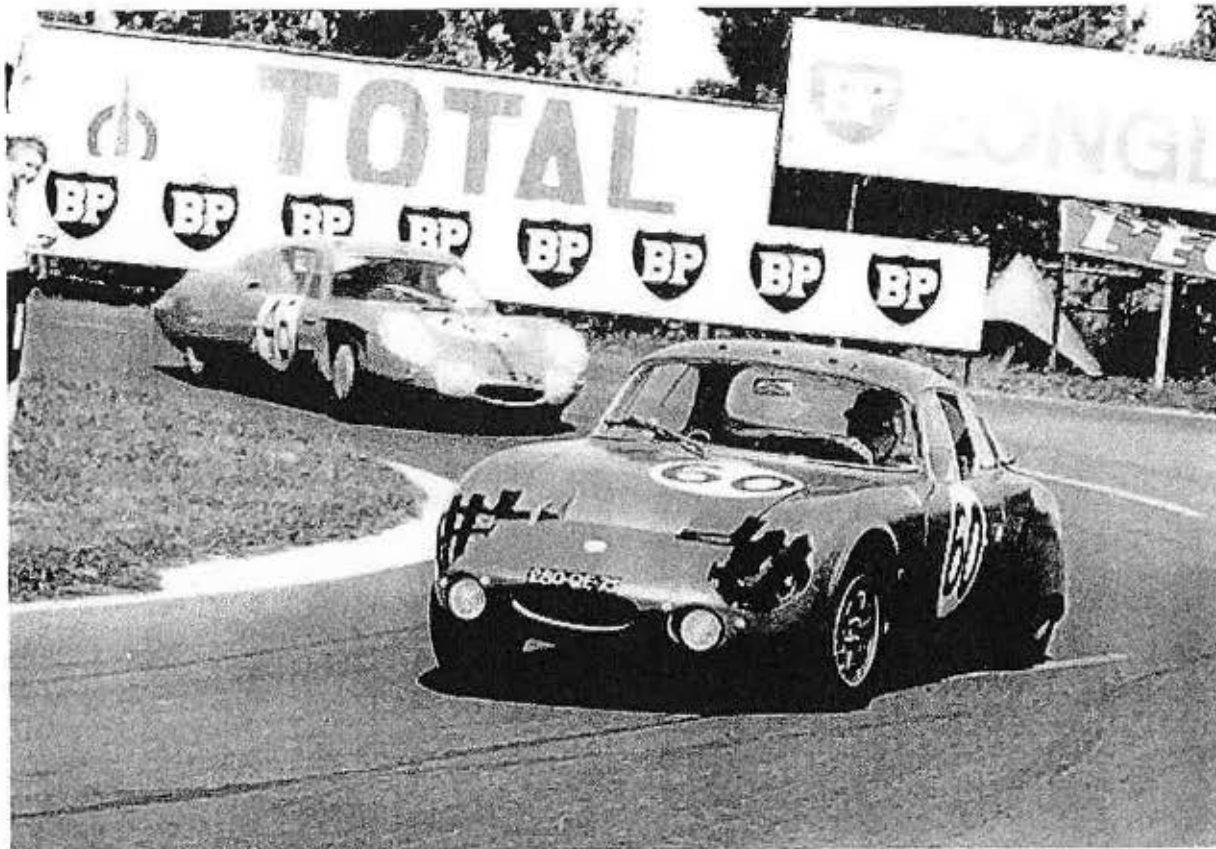


A la fin de la première heure, la première René Bonnet est celle de Bouharde en 31^{ème} position devançant toutes les Alpine. Laureau sur la biplace N° 55 ayant dû s'arrêter sur rupture du câble d'accélérateur perdant ainsi beaucoup de temps et pointant dorénavant en 49^{ème} position. Les Aéro « proto » 56 et 57 pointent en 36 et 37^{ème} place, la GT N° 52 de Farjon et Lelong est 49^{ème}.

Au bout de deux heures, l'Alpine de Delageneste/Morrogh N°46 devance l'Aéro 48 en 33^{ème} position, l'Aéro 56 pointe en 37^{ème} position Basini sur l'Aéro 60 est 39^{ème}. Farjon/Lelong sur la GT 52 sont 46^{ème}, la biplace est 51^{ème}.

A 20 heures, la 48 est toujours bien placée et occupe la 34^{ème} position. L'Aéro N°56 est 37^{ème}, Basini/Charrière sont dégringolés en 44^{ème} position devancés par l'Aéro GT de Farjon/Lelong, suite, pour eux aussi à une rupture du câble d'accélérateur. La biplace est maintenant en 48^{ème} position.

Mais peu de temps après Basini/Charrière sur l'Aéro N°60 que l'on voit ici devant l'Alpine M64 de Delagenest/Morrogh vont devoir abandonner sur casse moteur (Chaîne de distribution).



La déception est encore plus vive pour René Bonnet quand Gérard Laureau revient à pied après avoir abandonné sa voiture sur le circuit en panne de carburant. Mauvais calculs ? Joint du bouchon de réservoir ?

A 22heures, il ne restera plus que Michel de Bourbon-Parme et Robert Bouharde sur l'Aéro N°48 très bien placés devant les trois Alpine M63 et Farjon/Lelong sur la GT pour défendre les couleurs de Champigny.



Malheureusement vers 9 heures du matin, un $\frac{1}{2}$ arbre de transmission cédera contraignant la voiture à l'abandon alors qu'elle occupait la 20ème place juste derrière la M64 de Delageneste/Morrogh, qui remportera la victoire à l'indice Energétique.
L'Aéro GT N° 52 terminera 23^{ème} malgré un changement de joint de culasse à une heure de la fin de l'épreuve.



Que sont-elles devenues ?

Des Aéro prototypes au nombre de trois, un sera encore utilisé pour les 12 heures de Reims les 4 et 5 Juillet aux mains de Bouharde et Monneret (ils abandonneront sur surchauffe moteur vers 5 heures du matin)

Après remise en « conformité » GT (roues tôles etc..), deux participeront sans grand succès au Tour de France Auto 64.

Le premier aux mains de Georges Bonnet et Roland Charrière. Ils abandonneront à Reims, boîte de vitesse grippée en première il sera acheté par un garagiste de Lyon.

Le deuxième participera aussi au Tour Auto, initialement prévu pour Claude Bonnet /Charbonneaux mais il devra se désister pour Bouharde compte tenu des négociations en cours avec Matra.

Le troisième sera vendu lors de la prise de contrôle de Matra.

Farjon gardera l'Aéro GT qu'il pilotait avec Lelong au Mans , en remplacement de son Djet personnel et le revendra l'année suivante à un Rallyeman du Mans qui le détruira complètement.

La Biplace, après Le Mans, sera engagée à Reims, elle brulera complètement dans l'accident survenu à Jean-Pierre Beltoise.

En Juillet 2008, seul un Aérojet « ex-PROTO » authentique a été formellement identifié par de nombreux détails et la reconstitution de son historique, opération rendue très difficile dans la période qui a suivi le rachat de Bonnet par Matra début Octobre 1964.

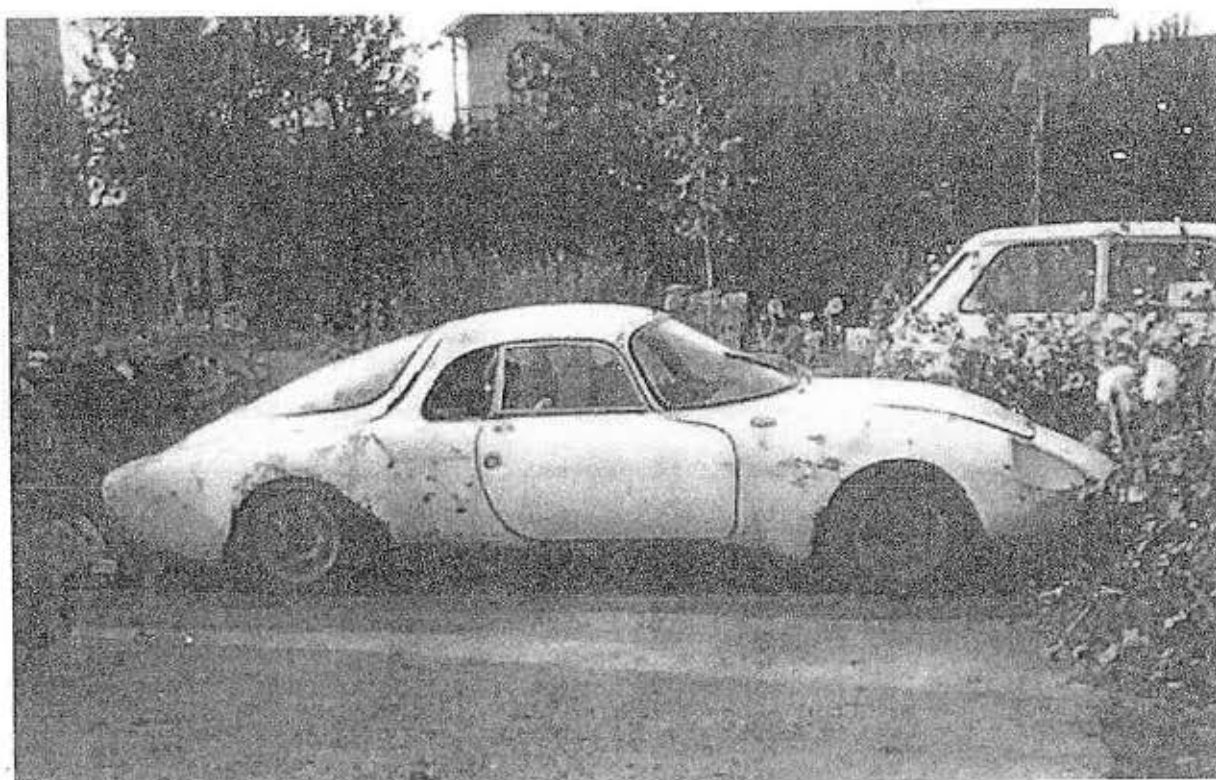
Un autre a été complètement détruit.

Pour les Aéro « GT » celui de Farjon a été lui aussi complètement détruit.

Pour ajouter aux difficultés de recherche de leurs histoires, il faut se rappeler qu'à cette époque, les voitures dites « historiques » n'avaient aucune valeur supplémentaire par rapport à une voiture standard, au contraire.

A titre d'exemple, le premier Djet « tubulaire » a été vendu début 1965, quatre mille francs, pour une voiture qui aurait pu remporter l'indice au Mans en 1962

L'Aérodjet « tubulaire » N° 53 de Beltoise/Bobrowski qui a remporté l'indice au Mans en 63 allait être converti en roues larges, avec découpe sanglante des ailes arrière quand il a été sauvé in-extremis, en 1973, par le plus grand des hasards, car rien ne permettait de relier cette quasi-épave à la voiture victorieuse!



Les estimations faites par les « experts » de l'époque sont explicites à cet égard.

Dans quelques cas identifiés certaines ont été échangées contre des modèles de série en meilleur état.

La traçabilité à partir des plaques minéralogiques et autres numéros de série ne correspond en rien, pour ce type de voitures, le plus souvent à la réalité.

Une voiture engagée au nom d'un constructeur adoptait parfois le numéro de série d'une voiture appartenant au constructeur et reprenait celui de son propriétaire une fois l'épreuve terminée ou se transformait après remise en condition en voiture neuve avec un nouveau numéro. C'est donc en s'intéressant uniquement aux véhicules eux-mêmes et à leur histoire recueillie auprès des utilisateurs successifs qu'il est possible de déterminer l'identité véritable de ces voitures.

Les photographies s'avèrent être des outils assez efficaces à condition d'en trouver qui soient suffisamment détaillées, ce qui est relativement rare, et elles coûtent de plus en plus cher !

Pour en revenir aux Aéro, il existe à l'heure actuelle trois Aéro « réplique des protos 64 ».

Le premier présenté à Rétromobile en 2004 basé sur le Djet 1001, modifié par EPAF.

Le deuxième a été terminé en 2008, construit par EPAF, pour un client Hollandais.

Le troisième a fait l'objet d'un reportage dans Gazoline N°73 de Novembre 2001.

Enfin deux autres devraient être modifiés ou construits en « réplique GT ».

Ces différentes opérations de modification de Djet d'époque, sont des créations actuelles et ne peuvent pas être confondues avec les originaux.

Gérard Scherer et Jean-Paul Humbert

Juillet 2008

SPA FRANCORCHAMPS - Les 17 et 18 mai 2008

C'est une virée entre « garçons », Olivier, Chatoune et moi partîmes de beau matin. D'autres nous rejoindront en cours de week-end. Départ le jeudi car le menu est consistant. Cette fois ci nous avons deux courses de programmées au lieu d'une (et presque pour le même prix !). Le briefing et les essais sont fixés le vendredi, il faut mieux ne pas traîner car la route est longue mais c'est toujours un plaisir de se rendre en Belgique. Nous arrivons dans la nuit sous une pluie tenace. Spa n'usurpe pas sa renommée et sa réputation de « pot de chambre des Ardennes ». Surprise il fait beau ce vendredi, pas de problème de place, pas de problème pour s'installer confortablement, quand les organisateurs français auront compris cela... Les essais ont lieu vers 17 heures ce qui nous laisse le temps de profiter du paddock et des plateaux aussi variés que prestigieux : F1, groupe C... et également une série « moderne » la formula Audi Palmer, des monoplaces dont l'une d'elle est pilotée par un ex de la F1, Martin BRUNDLE himself !

Nous avons l'heureuse surprise de rencontrer un membre belge du club RBMS qui nous propose de visiter le Campus Automobile ou il est formateur. Situé dans l'enceinte du circuit ce complexe est étonnant de technicité et propose de nombreuses formations autour du sport automobile entre autre : matériaux composites, soudage, préparation moteur etc.... Le rêve. Merci encore à notre ami qui nous a offert cette opportunité mais dont je n'ai pas retenu le nom. J'espère que l'on se reverra à l'assemblée générale du club.

Les plateaux des Saloon Cars et des Maxi 1000 sont mélangés ce qui représente une quarantaine de voitures sur la piste. Olivier est en forme et le Djet aussi, donc à l'attaque mon gars. Comme promis à Bresse, Claude CASSINA est présent au volant d'une Mini « pour faire des étincelles ». Le résultat est probant pour Olivier, 2^{ème} temps derrière COULOMBS et devant FRESNOY. Il l'est moins pour Claude qui se traîne en queue de peloton avec le 18^{ème} temps. Chauffe moteur. Il nous gratifie alors d'un grand spectacle en balançant, de rage, de grands coups de pieds dans sa Mini rouge qui s'en sort avec un capot cabossé ! Calmé il prend une pierre en guise de marteau pour enfoncer je ne sais quelle pièce du moteur qui s'était déboîtée, mais il est arrêté dans son élan par les commissaires de piste qui se méprenant sur ses intentions, pensaient qu'il voulait achever son bolide rouge ! Y 'a du sport en Maxi 1000 ! Mais pour nous tout n'est pas rose non plus. Olivier est rentré aux stands avant le baissé du drapeau à damier car un bruit suspect l'inquiète. Grand bien lui a pris car

une « oreille » de la flasque avant de l'alternateur s'est brisée. L'alu n'a pas résisté aux diverses vibrations. L'ensemble poulie de pompe à eau, courroie et alternateur ne fonctionne plus dans le même plan, c'est le moins que l'on puisse dire ! Et c'est de nouveau la course à la pièce de rechange. Patrice, sa fille Chacha et le copain de celle-ci doivent nous rejoindre. Ils ne sont pas encore partis de LISIEUX (calvados pour les ignares). Ils attendent Patrick qui traîne dans un quelconque rendez-vous professionnel. Je contacte Patrice qui se précipite pour démonter l'alternateur de son propre Djet (en restauration) et nous l'amènera demain à la première heure. Nous profitons de l'apéro collectif pour draguer les collègues du maxi 1000 et trouver une solution de remplacement au cas où... car le Djet de Patrice n'ayant jamais roulé il ne certifie pas le bon fonctionnement de son alternateur. James LEFEBVRE nous en prête un mais nous ne pourrions pas le caser dans la MATRA, Michel LOMBARD nous propose son système de poulie qui évite de monter l'alternateur. Fort de ses diverses possibilités nous prolongeons la soirée autour de l'apéro offert par notre ami belge Albert. Ce dernier a troqué sa Honda N 600 par une Mini gracieusement prêtée par la famille THIEFAIN afin de courir sur ses terres. Nous trinquons, nos verres débordant de « zizi coin coin », une spécialité belge qui se boit comme « du petit lait » ! Il fera jour demain, la course ayant lieu vers 19h nous aurons tout le temps de tenter de réparer la MATRA.

Samedi, il pleut. Les organisateurs annoncent qu'il faudra rouler phares allumés pour la course. Cela nous met dans l'embarras car si nous montons le système poulie sans alternateur nous craignons de tomber en panne de batterie. Il ne nous reste plus qu'à porter tous nos espoirs vers Patrice qui tarde, qui tarde... La bande arrive enfin vers midi. Nos amis ont passé la nuit à VALENCIENNES chez Bastien qui, accompagné d'un copain complète le groupe. On se met au boulot et une paire d'heures plus tard la MATRA tourne et l'aiguille du témoin de charge penche du bon côté. Ouf sauvés, croit-on!

La piste est humide, mais il ne pleut pas... trop. Généré par les Saloons Cars Olivier se fait chiper sa place de second par FRESNOY mais il tient le rythme et ne désespère pas de revenir rapidement sur la Mini. Je me suis placé en haut du raidillon de l'Eau Rouge, l'endroit le plus spectaculaire pour admirer les pilotes qui ont un gros cœur. Et je ne vois plus passer Olivier. Sur un freinage tardif le pare-brise s'est déboîté du pavillon du Djet ! Arrêt au stand pour replacer le tout et il repart de plus belle en ayant perdu un nombre considérable de places. Le couteau entre les dents il attaque sur la piste détrempée et négocie le raidillon en glissade. Les photographes et les spectateurs présents applaudissent à cœur joie. Moi moins ! « Il ne va

pas me faire ça à tous les tours » pensais-je, inquiet des conséquences possibles de son exercice de style sans filet. Hé si, rebelote le tour suivant. « T'as pas à t'inquiéter je contrôlais... d'une main car j'avais l'autre sur le levier de vitesse ». Bon d'accord. Irréfutable comme argumentation. La course se termine sous un déluge d'eau et pour clore cette épopée le seul essuie glace de la Matra se déboîte de son support. Mais rien n'arrête Olivier et sa prestation de funambule le gratifie d'une 6^{ème} place. COULOMBS est vainqueur devant FRENOY.

Bastien, le fils de Patrick et son pote, agrémentent notre soirée d'un récital de guitares et improvisent des chansons autour des exploits du Djet et de son pilote. Ce n'est plus « La chanson de Roland » mais celle d'Olivier ! Nous avons bien besoin de ce réconfort car le temps ne se prête pas à la rigolade.

Le départ de la deuxième course de ce week-end est fixé vers midi. A priori tout fonctionne correctement, la courroie est toujours en place, l'alternateur n'a pas bougé d'un pouce. Le temps est moyen mais il ne pleut pas et la piste est sèche. Olivier a sécurisé son essuie-glace et nous avons scotché le pare-brise à grand renfort d'adhésif. Départ agité, COULOMBS percute une ESCORT au freinage de l'épingle et train avant ouvert il abandonne. Olivier, second dans le sillage de FRESNOY tente de se débarrasser d'une CHEVROLET CAMARO qui le freine dans les courbes ! Mais au 3^{ème} tour une fumée « gris marron » se dégage du compartiment moteur. Mauvais et je pensais à la courroie d'alternateur qui se désagrégerait. Olivier, habitacle envahi par cette maudite fumée stoppe aux stands. Patrick jette un coup d'œil mais aveuglé par la fumée ne constate rien. Olivier se fiant à ses manomètres qui ne lui signalent aucune surchauffe reprend la piste avant d'abandonner au tour suivant. Paul fera le diagnostic plus tard : les bords de la poulie de la pompe à eau étaient aiguisés comme autant de lames de rasoir, la poulie avait aussi souffert lors de la rupture de l'alternateur et cela avait échappé à notre vigilance. La courroie a été littéralement découpée. FRESNOY remporte la course devant GANDINI.

Triste week-end. Il ne restera plus qu'à faire le bilan de la casse de retour au pays et nous n'échapperons pas au pire....

teamgrete@netcourrier.com

www.teamgrete.info

Campus Automobile de Spa Francorchamps





« LE MANS CLASSIC » 11-12-13 juillet 2008

par Olivier

Il y a deux ans, au hasard d'une bourse de pièces, j'ai fait la connaissance d'Alexis ; lui, passionné de DJET, moi, de protos. Notre point commun, au-delà de « l'ancienne », les pièces RENAULT.

C'est ainsi que nous avons sympathisé et pris l'habitude de nous retrouver lors de sorties en anciennes ou sur les circuits lors des courses de maxi 1000 pour soutenir le team GRENTE.

Cette année, Alexis m'a proposé de me joindre au club RBMS pour LE MANS CLASSIC et, cerise sur le gâteau, d'être son passager lors des tours de circuit. Une telle invitation ne pouvait se refuser.

Arrivé le vendredi en fin d'après-midi, j'ai vraiment pu profiter de quelques privilèges, inaccessibles à partir du samedi (libre circulation dans toutes les zones, tribunes libres et pour finir, assister aux essais jusqu'à 2 h 00 en compagnie d'amis commissaires au plus près du circuit). Cette première soirée laissait déjà un avant goût plutôt enthousiasmant.

Samedi 12, nous avons rendez vous avec Alexis dès l'ouverture du circuit pour nous rendre en pré-grille, afin d'effectuer deux tours du mythique circuit des 24 h. Nous avons certainement établi un record de vitesse dans la ligne droite des hunaudières : 55 km/h ! preuve à l'appui (vidéo)... lors du tour de chauffe, car après vérification des manos, le diable d'Alexis s'est déchaîné au volant de son René BONNET, nous gratifiant même d'une splendide glissade.

Le retour au stand du club fut pour moi, l'occasion de faire connaissance avec les autres membres ainsi que leurs véhicules, hauts en couleur et dans un état de présentation plus qu'honorable.

Inutile de préciser qu'un élan de solidarité s'emparait de tout ce petit monde lorsque l'on annonçait un « tubulaire » ou une « MS » sur la ligne de départ et que les encouragements prodigués dans la courbe DUNLOP ont certainement fait chaud au cœur des pilotes.

Le week-end s'annonçait bien et l'ambiance festive n'était rien à côté de celle qui nous attendait le samedi soir lors du barbecue du club, organisé de main de maître par la dynamique Delphine, qui, fatiguée par tous ces préparatifs cherchait désespérément les clés d'une A 110 bleue ou reposait par + 40°, un breuvage qui se boit généralement très frais.

Ce n'est qu'après plusieurs heures de recherches et une centaine d'appels téléphoniques (on se demande vraiment pourquoi certains possèdent un téléphone portable !) que, traversée par un éclair de lucidité, Delphine se souvint que les bouteilles étaient dans une...MURENA jaune.

A 110 bleue / MURENA jaune, c'est du pareil au même !!!

Une équipe de spécialistes s'est ensuite chargée de monter le barbecue acheté en kit (comme les JIDE) afin de calmer nos appétits aussi aiguisés qu'un 1296 GORDINI. A ce moment précis, nous avons craint le pire mais, 83 vis et écrous plus tard, nous ne pouvions qu'applaudir l'efficacité de nos « docteurs es barbec ». merci à eux ; Comme quoi mécanicien reconverti dans le camping, c'est pas si mal que ça !

Nous avons alors tous besoin de ressourcer nos organismes (pieds, langues, yeux, oreilles...) tellement sollicités par cette longue journée, grâce à une bonne nuit de sommeil. Le trajet jusqu'à l'hôtel fut plutôt chaotique, mais nous pouvions enfin espérer un repos bien mérité.

Dimanche 13, tandis que les uns étaient sur le pied de guerre dès l'aube, pour ne rien perdre de cette dernière journée ensoleillée, d'autres (Angélique et Alexis, pour ne citer qu'eux) ont « flémardé » au lit.

Il faut bien reconnaître que les nombreux allers et retours AUBIGNY / ROMO, la construction d'un garage, le remontage d'un DJET... etc., ça fatigue.



L'équipe s'est retrouvée pour un déjeuner pris en commun dans une ambiance toujours joviale et la troupe s'est séparée aux environs de 15 h 00 avec des images plein la tête.

Cette édition 2008 s'est soldée par un bilan plus que positif : 80 000 visiteurs, 400 voitures de course et 1000 pilotes engagés

A l'heure où certains dirigeants et membres de clubs s'inquiètent du manque d'intérêt et de mobilisation de nombreux propriétaires qui n'avaient pas fait le déplacement (certains club étant représentés par trois véhicules), j'ai découvert un club, qui, animé par une équipe de membres fort sympathiques et dignement représenté par sa dynamique présidente, Delphine, aura certainement marqué les nombreux visiteurs par l'ambiance qui régnait sur le stand et la qualité des véhicules présentés. Ce club, c'est le club RBMS, c'est votre club.

Merci à tous pour votre accueil chaleureux, pour la passion que nous avons partagée durant ce magnifique week-end.

PIECES DETACHEES

Pour Djet, de nouveau disponible paire d'enjoliveur de custode (grille aération) en alu amodisé. 38 euros la paire.

Bientôt disponible (sûrement pour l'AG) joint de pare choc arrière avec jonc chromé

De nouveau disponible les lunettes arrière de Djet soit à la société EPAF soit au Club au prix de 360 euros ainsi que les bulles de phares au prix de

Vous pouvez commander toutes les pièces polyester pour Djet et René Bonnet à la société EPAF 02.54.96.01.17 heures de bureau

PETITES ANNONCES

A VENDRE :

Moteur Renault 1100 complet et toutes pièces moteur 1100. Prix à débattre.
En lot ou séparé moteur 2cv et boîte de vitesse. Prix à débattre
Moteur de Djet 1108. Prix à débattre

Contactez Mr Le Gal au 06.08.78.21.55

CALENDRIER

24 août 2008 : Rassemblement au Château de Charly (entre Bourges et Sancoins) 1 repas offert à chaque participant. Toutes personnes intéressées me contacter 03.86.57.47.60.

Samedi 20 Septembre : Journée du patrimoine à Montlhéry. Contactez Mr Schmaltz 01.69.80.40.70

4 et 5 Octobre 2008 : Assemblée Générale à Romorantin

18 et 19 Octobre 2008 : Karting à Magny Cours et Circuit Lurcy Levis

24 et 25 Janvier 2009 : La saint cochon à Besse

Février 2009 : Rétromobile

1 2 et 3 Mai 2009 : Classic days à Magny cours

Mai 2009 : 45 ans de Matra à Romorantin

1^{er} week end de Juillet : Grand prix de Vichy avec Marque à l'honneur Matra

Juillet : LM story au Mans

WEEK END SPORTIF

18 et 19 Octobre 2008

Salut les pilotes !!!

Dernière sortie du Club des Dingos Gordos Nivernais pour l'année 2008 ainsi que celle du Club alors un programme sympa pour finir l'année.

Samedi 18 Octobre :

Challenge karting à Magny cours Rendez vous à 15h 30 au Karting (juste à côté du Circuit)

CHALLENGE ENDURANCE 1h30

– Accueil / Briefing
(Présentation de la piste et du matériel)

– Remise des équipements

Séance d'essais libres et chronos – 20 mn

Séance d'essais qualifs – 10 mn

Mise en grille en épi type « 24 heures »

– DEPART ENDURANCE 1h30

– ARRIVEE ENDURANCE 1h30

Proclamation des résultats

Podium & Pot de l'amitié

Bien sur 2 personnes par Karting

Prix par personnes 57 euros

Le soir petit repas vers 19h30 20h.

Dimanche 19 Octobre :

Tarifs :

- Entrée gratuite, voitures et spectateurs
- Piste : 60 euros pour accès à la piste toute la journée, plaques, récompenses et vin d'honneur pour tous

Règlement :

CASQUE OBLIGATOIRE

Ce n'est pas une course, ce sont des essais libres.

Chacun tourne à sa vitesse, au rythme qui lui convient, dans le respect total de la sécurité des autres. Il est hors de question de se « fritter » ou de se « taper les caisses ».

Le but est de se faire plaisir avec son auto sans penser au radar, des forces de l'ordre et des affres de la circulation au quotidien.

C'est aussi la possibilité de pouvoir exploiter les réelles possibilités et défauts de sa voiture, et aussi du « simili-pilote » (que nous sommes tous) qui tient le manche.

Pour le repas du midi, prévoir son petit panier. En partant, laissez le site plus propre

N'hésitez pas à poser des questions à Richard CROZAT dit le p'tit Kéké

Adresse e-mail : vahue@wanadoo.fr Téléphone maison : 03.86.58.62.88 (HR)