

**DE RENE BONNET**

**A**



**MATRA SPORTS**

**BULLETIN DE LIAISON N° 65**

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](http://www.rbms.fr)

## SOMMAIRE

Page 1 : Inauguration rue René Bonnet

Page 2 : Sommaire, Mot du Président,

Page 3 : Informations, Pièces détachées, Calendrier Maxi 1000

Page 4 : Liste des Membres 2009

Pages 5 et 6 : Croix en ternois

Team Grente

Pages 7.8 et 9 : Charade

Team Grente

Pages 10 et 11 : Dijon

Team Grente

Pages 12 .13 et 14 : Ledenon

Team Grente

Pages 15.16 et 17 : Restauration chassis JET 6

Alexis Legal

Pages 18 à 21 : De René Bonnet à Matra Sports

Dominique Pinaud

Page 22 : Inauguration Rue René Bonnet

Bernard Grente

Pages 23 à 26 : Réparation et modification Boite de Vitesse

Alexis Legal

Pages 27 et 28 : Liste des pièces détachées

## MOT DE PRESIDENTE

Chers membres

L'année 2009 a bien démarré. Merci à Mr Dolbeau de nous avoir fait piloter l'avion. Petite sortie pour nous mettre en condition pour la semaine suivante. Mais les jours ne se ressemblent pas. La sortie à Besse s'est déroulée sous la neige. Merci aux fidèles de venir à cette sortie.

Bon vous avez reçu des bulletins réponses pour les sorties alors merci de répondre. Pour rappel les bulletins pour Les Classics Days à Magny cours avait été oubliés alors vous les trouverez dans l'enveloppe ainsi que la sortie internationale organisée par Matra Passion.

### Petit Rappel

Le numéro de téléphone du Club est 02.54.76.02.23. Certaines personnes ont dû oublier ou confondent avec la société Epaf pour des demandes.

De plus les membres de Club sont bénévoles. Nous travaillons la journée alors ne pas laisser de message sur le répondeur car nous ne rappelons pas. En plus l'envoi des colis peut se faire le samedi quand nous sommes disponibles.

En attendant de vous voir nombreux aux sorties, je vous laisse à la lecture.

La présidente

## INFORMATION

Suite à des problèmes d'hébergement, Mme Humbert a négocié avec  
- ASTROTEL 02.54.88.79.80 de Romorantin. Vous pouvez dès aujourd'hui réserver votre chambre (sans verser d'argent) pour l'assemblée générale les 26 et 27 Septembre 2009.

- Ethic Etapes il y a une quinzaine retenues jusqu'à Juillet. Pensez à me contactez si vous êtes intéressé sachant que ce sera comme les autres années la crise du logement.

Chambre double + petit déjeuner 43.90 euros la nuit pour 2 personnes  
Chambre simple + petit déjeuner 28.15 euros la nuit pour une personne  
Il y a aussi des chambres de 3 à 5 lits.

## PIECES DETACHEES

### Nouveauté :

Le club a fait fabriquer

- Tube de pare choc avant au prix de 200 euros
- Pare choc arrière inox luxe au prix de 250 euros
- Tube d'eau inox le jeu de 4 au prix de 180 euros

## CALENDRIER MAXI 1000

11 et 12 Avril	Val de Vienne
23 et 24 Mai	Zandvoord
06 et 07 Juin	Crois en Ternoix
04 et 05 Juillet	Le Mans LM Story
12 et 13 Septembre	Charade
11 et 12 Octobre	Dijon Prenoix

# LISTE DES MEMBRES 2009

<b>01-AIN</b>	Berry Alain	Jasseron	30-ISERE	Firzyk David	Villeneuve	70-SAONE (HAUTE)	Billy Hervé Delignou C.	Champney Colisvaux	PAYS ETRANGERS	Belgique	Andemack M. Ansaël S. Colmant Y. Ceuens W.
<b>03-ALLIER</b>	Mourlon Patrick	Montluçon	<b>41-LOIR ET CHER</b>	Balteau Bernard Brioux Jean Corset Laurent Dunais Jean Michel Grenie Bernard Genest Pierre Humbert D et JP Périer Marc Rochomme Guy Zverkovf Monique Zverkovf Stephane	Romorantin Romorantin Romorantin Romorantin Les Montils Romorantin Romorantin Villefranche s/ cher Vendôme La to/te Imbault Selles sur cher	<b>71-SARTHE</b>	Thémery Bernard Péan Christian	Le mans Auvers le Harmon	Autriche	Bruckner Manuela	
<b>05-HAUTE ALPES</b>	Bouvier Gilles	Laragne	<b>06-ALPES MARITIME</b>	Giraud Robert	Aurbeau s/ stagne	<b>74-HAUTE SAVOIE</b>	Pauline Andre	Espagny			
<b>07-BOUCHES DU RHONE</b>	Scarsi Claude	Marseille	<b>14-CAL VADOS</b>	Grenie Jean Claude Lelieur Patrick	Lisleux Courtonne Meurtrac	<b>75-PARIS</b>	Valat Gertraide Cérl Michel Piras Rene	Paris Messy Darmartin en goele	Allemagne	Frankle M. Meyer G. Kaiser F.	
<b>16-CHARENTE</b>	Bosseboeur Michel	Sers	<b>42-LOIRE</b>	Best Thierry Michelson Roland Michelson Charlotte Oriol Bernard	St Etienne St Etienne St Etienne La valia en gler	<b>79-LES YVELINES</b>	Jeannd Hugues	Chateaufort	Suisse	Ritter Trachsier	
<b>18-CHER</b>	Chevalier Serge Dolbeau Stéphane Martin Michel Touzelet Michel	Brinay St germain des Bois Troy Mery sur cher	<b>44-LOIRE ATLANTIQUE</b>	Legriffon Olivier	Nantes	<b>83-VAR</b>	Jollain Jacques	Draguignan	Pays Bas	Kaut Van de grint Kees	
<b>22-COTE D'OR</b>	Lejour Jean Louis	Dijon	<b>45-LOIRET</b>	Beauvilliet Etienne Pes Jean Jacques	Ramoulu Amilly	<b>85-VENDEE</b>	Cloutour J Deloule Eric Legal Alexis	Talmont st hilaire La roche sur yon Aubigny			
<b>23-CREUSE</b>	Coldre Alain Reuve Bernard	Cressat St Vaury	<b>46-LOT</b>	Grimault Marcel Hardouin Daniel Payscol Gerard	Calours Payrac Cabrerets	<b>86-VIENNE</b>	Massin Pascal Nedeliec Jean Marie Dange st Romain	Las Rochas Premarnes			
<b>24-DORDOGNE</b>	Eymery A.	Sarlande	<b>47-LOT ET GARONNE</b>	Buly Guy	Pont du casse	<b>87-HAUTE VIENNE</b>	Lapommerouie Jean Solignac Provost Jean Claud Bonnac la cote				
<b>25-DOUBS</b>	Fallet Gabriel	Meslières	<b>49-MAINE ET LOIRE</b>	Courtin Pierre Schier Gerard	St Jean des mavrets Forges	<b>88-VOSGES</b>	Boileau Gilles	La Bresse			
<b>28-EURE ET LOIRE</b>	Valli J.	Montelmar	<b>51-MARNE</b>	Boulhois Jean Marie Pernel Guy	Fismes Reims	<b>91-ESSONNE</b>	Berger Maurice Bomnaud Daniel Bachard Dominique Chevalier Claude	Eury Corbell Essonnes Masse igny Lardy			
<b>29-FINISTERE</b>	Diraison	Le relecq kerhuon	<b>53-MAYENNE</b>	Fontbonne Georges Leroy Yves	St Gemmes le Robert Le Bourgneuf la foret	<b>92-HAUTS DE SEINE</b>	Vincent Gerard				
<b>30-GARD</b>	Charraut P.	Beauvoisin	<b>56-MORBIHAN</b>	Branellec Richard Polard michel Rossini Serge	Arzon Arzon St Thuriau	<b>93-SAINT ST DENIS</b>	Durfort Bernard Tehu Loic	Antony Blanc Mesnil			
<b>31-HAUTE GARONNE</b>	Baury Laurent Croasse Reynald Justic Michel Perte Jean Noel	Brax Plaisance du Touch Fronton Toulouse	<b>58-NEUVRE</b>	Babut B. Humbert D. Mlle Dominique	Nevers Sermoise st Loire	<b>94-VAL DE MARNE</b>	Crosnier Guy Delaunay Andre Donne Eric Mavel Philippe Raquin J.C	Vitry sur seine Villectrosnes L'Hay les roses St Maur des Fosses Orly			
<b>33-GIRONDE</b>	Artis Bernard Remazelles Daniel	Anderfos les Bains Castas	<b>59-NORD</b>	Rousseau Patrick Valentin F.	Villeneuve d'ascq Lagorgue	<b>95-VAL D'OISE</b>	Barreau Thierry Fourret J. Lelong Yves	Yvernes Armoailles les Gonesses Montmorency			
<b>34-HERAULT</b>	Lojeune Gabriel	Courmontel	<b>61-Ome</b>	Ceyssel David	Fiers						
<b>36-INDRE</b>	Boreau Christian Gautier Roger Mesnard Alain	Valencay Valencay Le Poinconnet	<b>63-PUY DOME</b>	Lesko France	Ambert						
<b>37-INDRE ET LOIRE</b>	Marcoux Serge Mestard Olivier Metiers Annie Robin Alexis	Montlouis sur loire Villegendue Azay sur cher St pierre des corps	<b>68-HAUT RHIN</b>	Hilbert Olivier Kaiser Luc Rucher Joel	Reichstelt Oberhausbergen Uhlwiler						

## *Croix en Ternois les 7 et 8 juin 2008*

Nous n'avons pas échappé au pire. Après nos mésaventures belges le constat est brutal : la culasse est nase de chez nase. PAUL nous vient en aide et nous remonte une culasse de secours qu'il avait en réserve au fond de son garage. Elle a un peu vécu, n'est pas préparée mais cela nous permettra d'être présent à CROIX. Et pour être présent on est présent ! Une vingtaine de membres de l'association du team sont venus encourager la MATRA 29. LEONE, la mère de PATRICE qui malgré son âge vénérable a fait le déplacement de sa NORMANDIE natale, prévoit de dormir sous la tente. On arrête plus les jeunes. Il faut la voir agrippée au grillage qui borde la piste pour suivre au plus près les évolutions d'OLIVIER ! Le temps est à la pluie mais la piste sera sèche pour les essais. Sans surprises les essais qualificatifs relèguent le DJET à la 8<sup>ème</sup> place sur la grille. C'était prévu et pas d'inquiétudes le pilote est toujours plus performant en course. C'est la première course de notre ami et préparateur PHILIPPE en Maxi 1000. Toujours avec son ALFA ROMEO GIULA mais « redescendue » en 1300cc. Une dixième place encourageante sur la grille le satisfait pleinement. L'auto est puissante mais lourde.

En Maxi 1000 la tradition veut qu'il y ait toujours un team qui offre l'apéro. Nous ne serions déroger à cette règle et ce samedi soir c'est notre tour. Olivier a préparé un Ti-punch de derrière les fagots, Succès garanti. Les femmes se sont occupées des canapés et autres amuse-gueules et le reste de la troupe picole ! Super ambiance qui se prolonge tard dans la soirée. Le Ti-punch, ça cogne, mais c'est tellement bon que certains ont des difficultés à quitter « le bar », même quand les bouteilles sont vides !

C'est une autre ambiance le lendemain sur la piste. Le beau temps est revenu. Les ALPINE des LEFEBVRE père et fils sont en position avantageuses, pole et 4<sup>ème</sup> place. Les concurrents qui devancent le DJET sont des minis ou leurs ersatz JEM et MARCOS. Au bout de la ligne droite OLIVIER est toujours 8<sup>ème</sup> devant PHILIPPE. Hélas ce dernier n'ira pas beaucoup plus loin que ce premier tour, problème de boîte. Mais au deuxième tour changement de situation, FRENOY et son AUSTIN ont pris la tête de la course devant la berlinette de LEFEBVRE fils. THIEFAIN abandonne et OLIVIER se positionne en 3<sup>ème</sup> position. Il s'échappe d'un petit groupe composé de l'autre ALPINE, de la JEM et d'une

MORRIS. Le DJET ronronne même s'il manque de puissance. Nous pensons qu'il s'achemine vers un podium quand un danger se pointe, au loin dans ses rétroviseurs. La deuxième ALPINE s'est extirpée du groupe avec lequel elle bataillait et revient comme un boulet de canon sur la MATRA. Un spécialiste du genre le LEFEBVRE père, il a fait exactement la même blague à OLIVIER l'année dernière sur ce même circuit, lui subtiliser la 3<sup>ème</sup> place dans les derniers tours ! De mauvaises langues s'étonnent qu'avec une telle « pêche » il n'ait pu s'arracher plus tôt du petit peloton qu'il formait avec une Mini et une JEM ! Malgré cette petite déception une 4<sup>ème</sup> place nous satisfait pleinement, nous ne nous attendions pas un tel résultat avec une auto qui n'avait plus la forme olympique du début de saison. Prochain épisode CHARADE, pour cette prochaine épreuve PHILIPPE et VINCENT nous préparent une nouvelle culasse aux petits oignons.



Une fois de plus nous avons mobilisé Paul pour remonter la nouvelle culasse sur le DJET. « *Il faut laisser faire les spécialistes* » chantait Léo ferré. On est d'accord avec lui. Du moins quand il s'agit de remonter une culasse ! Pour le reste se reporter à la chanson !

Nous arrivons Olivier et moi le vendredi en début d'après-midi. Philippe et Vincent nous attendent avec impatience, c'est nous qui amenons le ravitaillement ! Le reste de la troupe arrivera au fil des heures. Cette fois ci nous avons dépassé la vingtaine de groupies pour notre balade en AUVERGNE. Si j'ai bien fait le compte, nous serons 25 ! A chaque course il s'agit de faire entrer tout ce beau monde sans bourse déliée avec le peu de laissez-passer que les organisateurs nous délivrent. C'est la quête auprès des autres concurrents à la recherche des précieux sésames dont ils n'ont pas l'utilité, du responsable du Maxi 1000 qui en a toujours quelques uns en « rab » sous le coude et ensuite on se débrouille avec force amabilité, en faisant souvent preuve de beaucoup de diplomatie, mais toujours avec le nombre de billets nécessaires. Le problème c'est que ces gens de la sécurité pensent parfois que nous empruntons des billets à d'autres spectateurs ou concurrents pour faire entrer gratuitement nos amis. Quels esprits mesquins ! Malgré cette brillante organisation, cette longue expérience de la fréquentation de l'espèce humaine « qui obéit aux ordres » Olivier a trouvé le moyen de se prendre « le chou » avec les cerbères qui régulaient l'entrée du circuit ! Il est parti « en live » le fiston ! Le meilleur d'entre nous c'est PATRICE. A n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, le sourire avenant, parfois après de longs palabres et avoir pris des nouvelles du petit dernier, il pénètre sur le circuit sans laissez-passer avec la bénédiction du service d'ordre ! Je l'ai même vu une année à LEDENON partager le casse croûte avec les commissaires sur le bord de la piste !

Le soir il ne fait pas chaud, ne pas oublier que nous sommes à quelques 900 mètres d'altitude. VINCENT ayant ses essais en Saloon Car dès 8 heures du matin nous buvons un dernier verre et chacun se dirige vers sa couche.

Les essais ont lieu en fin de matinée. Le plateau est le plus conséquent de la saison, 29 concurrents sont inscrits à cette course. La MATRA tourne rond mais je ne sens pas OLIVIER dans le rythme. En effet il est au prise avec sa boîte de vitesse qui est mal étagée par rapport à la configuration du circuit. Pour rappel, après avoir cassé la boîte de DJET 6 qui nous équipait à NOGARO, nous nous sommes rabattus sur les fonds de tiroir, une boîte de DJET 5. Sur ce circuit très vallonné le « trou » important entre la seconde et la troisième ne lui permet pas « d'être dans les tours » quand il attaque le raidillon à la sortie d'un virage serré négocié en seconde. A quand une boîte 5 ! Résultat 7<sup>ème</sup> temps, c'est un peu décevant mais on fera avec. PHILIPPE lui est en progrès il obtient le 9<sup>ème</sup> temps.

BELTOISE au Grand Prix historique de Charade. Hé oui, à l'occasion des 50 ans du circuit plusieurs démonstrations de F1 et en point d'orgue Jean-Pierre BELTOISE, l'invité d'honneur, a repris le volant de la MATRA F1 avec laquelle il avait obtenu un podium lors du Grand Prix F1. Pas en forme le Bébel national. Les pilotes de la LOTUS et de la MARCH qui l'accompagnaient lors de ces tours de circuit se désespéraient de lenteur derrière notre champion. Ils ont fini par mettre la godasse et laisser BELTOISE sur place. J'ai cru comprendre que notre vaillant pilote était quelque peu souffrant ! Le propriétaire de la MATRA, sans doute vexé de cette piteuse démonstration repris le volant de sa F1 et tous purent constater que V 12 sonnait clair!

Les soirées sont frisquettes au pied des volcans et après le sempiternel apéro offert par je ne sais plus qui, le cassoulet et les tripes bien fumantes furent d'un réconfort sans égal.

Course palpitante à tous les niveaux, de la bagarre à tous les étages. OLIVIER, comme à son habitude s'est vite débarrassé de quelques adversaires qui lui barraient l'accès du groupe de tête. Dans ce peloton après l'abandon de l'ALPINE de LEFEBVRE c'est une lutte à couteaux tirés entre 4 Minis, surtout entre COULOMBS et FRENOY. Cela frôle le n'importe quoi ! Un coup à droite, un coup à gauche ! Tant va la cruche à l'eau qu'à la fin elle se casse, enfin c'est l'AUSTIN de COULOMBS qui se casse, en cela bien aidée par la Morris de FRENOY qui la poussée dans le mur ! OLIVIER en a profité pour recoller au trio de tête et attaque pour un podium. A chaque passage il aperçoit notre ami COULOMBS qui montre le poing à notre camarade FRENOY. C'est la fête en Maxi 1000, une grande famille. PHILIPPE et son ALFA se bat dans un peloton de furieux (comme ils disent à la télé) et s'il prend le

meilleur sur les TRIUMPH et autres NSU il doit baisser pavillon devant la RALLYE 2 de « PAT de PIE » qui en vieux briscard utilise toutes les ficelles de la course afin de convaincre PHILIPPE que toutes ses tentatives seraient vaines. Il termine 8<sup>ème</sup>. Olivier attaque THIEFAIN aux freinages pour la 3<sup>ème</sup> place quand, deux tours avant le baisser du drapeau à damiers, la pédale d'accélérateur s'enfonce sans offrir de résistance, la rotule qui fait l'articulation entre l'accélérateur et les carburateurs s'est déboîtée de son logement. La poisse ! Olivier finit 23<sup>ème</sup> ! Il tournait dans les temps des 2 et 3<sup>ème</sup>. Pas facile de faire rouler en compétition une auto de 1967, l'usure du temps et le manque de maintenance nous clamera Jean-Paul ! Il n'a pas tort le bougre.



[teamgrente@netcourrier.com](mailto:teamgrente@netcourrier.com)

[www.teamgrente.info](http://www.teamgrente.info)

*Dijon les 11 et 12 octobre 2008*

Tout est remis en ordre sur la Matra pour cette nouvelle course. L'accélérateur défaillant à Charade est de nouveau opérant. Arrivés à Prenoie nous sommes perturbés, on a changé nos habitudes ! L'accueil est courtois, nous ne sommes pas relégués au diable vauvert sur le parking des remorques, nous avons toutes nos aises sur le paddock, toutes les commodités à portée de main et... on nous apporte les croissants le matin. Diable, cela cache quelque chose. Mais non, tout le week-end est resté sur cette note d'urbanité. Nous sommes un certain nombre à soutenir le pilote du Djet n°29 : 16 avec le chien de Gerald et Emilie. Les Drouilleau sont fidèles au poste. Fredo qui vient de fêter son départ à la retraite dans l'après-midi arrive dans la soirée avec sa petite famille et Angela. La classe biberon répond présente avec Romane et Lizéa accompagnées de leurs parents Fanny et Landry. Sans oublier Patrice sans qui la fête ne serait pas la fête.

Les essais sont prévus samedi en début de matinée. Un brouillard épais plombe le circuit. Sur la piste les commissaires n'aperçoivent pas les drapeaux d'un poste à l'autre. C'est embêtant. Après une bonne heure d'attente la piste est ouverte. Les voitures s'élancent lanternes allumées. Le ballet des phares qui trouent « l'amas de gouttelettes d'eau en suspension dans l'air et formant un nuage près du sol, limitant la visibilité au-dessous de 1 km \* » est saisissant (j'ai pas trouvé de synonyme pour brouillard et je voulais éviter la répétition). De belles photos en perspective. Je me place dans la cuvette, Olivier va bien, le moteur aussi, 7 700 tours au bout de la longue ligne droite. Mais au bout de quelques passages le Djet semble déjauger à la réaccélération. Encore un problème à résoudre, cela devient lassant. Olivier décroche néanmoins le 4<sup>ème</sup> chrono derrière un trio de Mini, mais devant l'Alpine du vainqueur de l'année dernière, notre camarade belge, le dénommé Lombard. Cette victoire avait d'ailleurs suscité de nombreuses questions quant à la cylindrée du Gordini. Mais tout ceci ne nous regarde pas .... Philippe se place au 11<sup>ème</sup> rang avec une boîte mal adaptée au circuit.

Ce problème de déjaugage est évoqué avec notre préparateur moteur vénéré, Philippe qui pense à un manque évident d'essence. Olivier qui connaît bien ses repères reste perplexe. Nous faisons le plein du réservoir et on en reste là. Olivier et Vincent profitent de leur temps morts pour aller tremper leurs mains dans la résine. Lionel le brillant pilote de la

Jem en maxi 1000 est aussi l'heureux propriétaire d'une Lotus Elan qu'il a engagé en endurance. Mais il a « tapé » et le nez de son auto a triste mine. Les deux gars se sont attelés à la tâche et dimanche matin après une opération de chirurgie esthétique réussie la rutilante Lotus prendra le départ. Une (bonne) bouteille de champagne a récompensé les rois du polyester et de la disqueuse pour leur brillante prestation. Bouteille partagée avec tous les membres du team évidemment ! La rallye2 de notre ami « Patte de pie » a aussi beaucoup souffert, train avant ouvert, longeron tordu et carrosserie fripée. L'un des pilotes du Maxi 1000 est carrossier, un bon marteau, deux 4X4, de bonnes cordes, on tire, on frappe et la Simca sera sur la ligne de départ ! Samedi soir, apéro pas tard ! Nous rendons au barnum voisin où nous sommes invités. Nos gentils hôtes se sont regroupés à une trentaine de personnes, pilotes mécanos, femmes, enfants... et se sont attachés les services d'un cuistot professionnel. Ce dernier débarque avec son fourgon et toute l'alimentation et les ustensiles nécessaires, jusqu'au congélateur, pour nourrir 30 bouches durant tout le week-end. Organisés les gars !

Le beau temps est revenu et un soleil radieux inonde Prenois. Olivier prend un excellent départ mais certainement moins bon que celui de l'A110 de Lombard qui se porte en tête immédiatement. Il nous refait le coup de l'année dernière. En retrait aux essais et 1<sup>er</sup> à la course ! Dans les « S » avant la cuvette Olivier fait l'extérieur à Claude Cassina et attaque l'Austin de Thiéfain. Devant Frenoy s'accroche aux basques de Lombard et... hop dans le bac à sable. Le Djet est 2<sup>ème</sup> derrière Thiéfain. Dans son attaque kamikaze Frenoy a perdu quelques places. On ne reverra pas l'Alpine. Arbre de roue cassé Thiéfain abandonne. Olivier est en tête. Mais le mal réapparaît et s'accroît au fil des tours, le moteur ratatouille. Ce n'est pas une simple histoire de niveau d'essence. Frenoy reprend la tête. Olivier est menacé par la Morris de Gandini qui finit par lui subtiliser la 2<sup>ème</sup> place. Au baisser du drapeau à damiers Olivier conserve sa 3<sup>ème</sup> place et assure le podium. L'autre pilote du team, Philippe prend une belle 6<sup>ème</sup> place après s'être débarrassé d'une Triumph Spifire et de la Rallye2. Après nos déboires de Charade un tel résultat nous comble de bonheur.

\* définition du nom commun brouillard - petit Larousse en couleurs édition 1986

*Lédenon les 1<sup>er</sup> et 2 novembre 2008*

Le convoi s'ébranle dans la matinée du jeudi. Olivier est au volant de sa berline avec Martin. Il repartira directement dimanche soir vers Nantes après les hostilités du week-end ou le travail l'attend avec impatience ! Suit le camping car de Fredo et Martine, Angela leur tient compagnie. Patrice et moi sommes confortablement installés dans le LT qui tracte le plateau sur lequel est perché le Djet. La route est longue vers le sud et les conditions météo ne sont pas optimales. Dès Romorantin nous rencontrons la neige. Elle tombe dru. Mais rien ne nous arrête, pour preuve je me souviens d'une sortie à St Setiers en 2006 ou avec Alex au volant de son René Bonnet nous avons affronté des routes enneigées. Les autochtones du coin nous invitaient à rebrousser chemin. Que nenni, nous étions passés et pas peu fiers de l'avoir fait ! Mais les dieux cette fois ci semblent nous accompagner, sur l'A71 le ciel se dégage et nous continuons notre chemin la fleur aux lèvres.

Marvejols en Lozère., soit maudite ! Non nous n'avons pas été attaqués par la bête du Gévaudan mais sur les plateaux de l'Aubrac à quelques 1000 mètres d'altitude la neige fait sa réapparition. Pas beaucoup mais suffisamment pour envoyer quelques poids lourds au fossé. Dans une longue courbe que nous abordons à fond du 6 cylindres de notre fourgon nous entrevoyons un gendarme qui s'agite sur le bas côté. Freinage tardif, roues bloquées, pneus qui fument (un peu de dramatisation n'a jamais fait de mal dans un récit !) Autoroute paralysée. Nous stoppons derrière une immense file de véhicules. Bien sûr aucun itinéraire de délestage n'est prévu alors que la radio annonçait depuis le matin des difficultés prévisibles dans ce secteur ! Nous nous branchons sur Radio Lozère et là je peux vous dire que cela chauffe, les automobilistes prisonniers de l'A75 rouspètent. Certains sont là depuis la fin de matinée, une mère s'inquiète pour son nourrisson, un automobiliste prête secours à une dame âgée qui ne veut pas quitter son auto de peur qu'on lui vole... Mais bon rassurez vous braves gens les pompiers et la gendarmerie vous fournissent eau et sandwiches. On n'en pas vu un ! Une cellule d'urgence est installée dans le gymnase de Marvejols, encore faut-il l'atteindre. Il est 17 heures quand nous coupons le contact de nos véhicules. Pas d'inquiétude pour le team Grente nous avons des provisions pour soutenir un siège. La nuit tombe et de temps à autre nous avançons d'une centaine de mètres. Le moral est au beau fixe, un peu d'imprévu n'a jamais fait de mal à personne. Une bagarre de boules de neige réchauffe

nos membres engourdis et nous papotons avec les voisins de palier ! La belle aventure quoi ! Vers 21 heures l'autoroute est libre, je me planque derrière un chasse neige et en avant vers le soleil du midi, enfin ce n'est pas ce qui est annoncé à la météo mais on peut toujours rêver.

Nous arrivons sur le circuit vers 2 heures du matin et nous nous installons pour une nuit de récupération. Les Drouilleau ainsi que les Domis arrivent ce vendredi. Le temps est exécrable, le plafond est bas, le vent souffle fort et il ne fait pas chaud. Après deux saisons de bons et loyaux services notre train de pneus Toyo arrive en bout de course. Le temps étant à la pluie nous mettons à profit cette journée pour les retailler. Jean-Paul nous a gentiment prêté sa machine et Olivier se lance dans cette opération délicate. Hélas l'usure est telle que le gain est négligeable. Fredo et moi allons passer le Djet au contrôle technique. Nous avons toujours une légère appréhension lors de cet examen car il suffit d'un rien pour que le contrôle ne soit pas validé, un feu qui ne fonctionne plus ou tout autre détail qui nous aurait échappé. De plus les exigences techniques diffèrent selon le bonhomme qui sévit ce week-end là. Aujourd'hui tout est OK. Vendredi soir premier apéro sous le barnum des voisins. Le paddock des Maxi 1000 se résume dorénavant ainsi : quelques isolés, fortunés qui vont dormir à l'hôtel et parfois louent un stand, un regroupement familial discret autour de leurs camping-cars, un barnum immense qui regroupe la majorité des concurrents du plateau, de joyeux drillles qui pour la majorité dorment dans leurs camions et le Team Grente qui s'apparente plus aux derniers cités. Donc apéro général chez les gais lurons !

Samedi, le temps ne s'est pas arrangé. Les essais ont lieu sur une piste humide ce qui ne favorise pas Olivier avec ses « slicks ». Le plateau du Maxi 1000 s'est réduit en peau de chagrin en cette fin de saison : 17 inscrits dont 1 non partant (moteur cassé aux essais libres). Olivier glisse beaucoup et a des difficultés à tenir le cap sous la pluie. Mais la Matra tourne rond, les symptômes qui avaient handicapé Olivier à Dijon ont disparu comme par enchantement alors que nous n'avons pratiqué aucune opération sur le moteur ! Un 6<sup>ème</sup> temps sanctionne sa prestation. Philippe qui n'aime pas, mais alors pas du tout la pluie arrache le 9<sup>ème</sup> chrono avec son Alfa Roméo. Et la météo est de plus en plus pessimiste pour la suite du week-end. Ce soir nous sommes invités à boire un coup dans les stands, bien à l'abri, bien au chaud, pour nous remonter le moral. Donc apéro général chez les privilégiés !

Dimanche la course a lieu en fin d'après-midi. Toute la journée le ciel a été menaçant mais nous pouvions croire au miracle d'une course sur piste sèche. Hélas vers 17

heures le ciel s'assombrit. Je m'installe derrière les rails de sécurité pour « mitrailler » mais ne peut m'empêcher d'observer cette énorme masse nuageuse qui va s'éventrer d'un instant à l'autre. Le départ est donné et il commence à pleuvoir. Merci là-haut ! Olivier est sur des œufs et tente de conserver sa place. Une R8 Gord' lui fait l'extérieur dans le premier triple gauche. C'est mal barré ! L'orage tonne, les éclairs transpercent les nuées, la pluie redouble. Le Djet glisse de tous les bouts. Une petite balade dans la terre agrémentée le plaisir du pilote. Olivier fait des maths, à la moindre accélération il calcule l'angle pris par le Djet ! Philippe boit la coupe jusqu'à la lie et continue vaille que vaille son chemin de croix. Il ira jusqu'au bout de son calvaire ! La pluie il n'aime pas, qu'on se le dise ! Comme un malheur n'arrive jamais seul la Matra se met à tousser, vu le temps c'est normal me direz vous ! Olivier fait une petite halte au stand. Nos mécanos sont trempés, il tombe des cordes. L'eau a du noyer l'allumage. Enervé Olivier repart pour buter sur un feu rouge en sortie des stands. Cela l'agace terriblement. Il harangue le préposé aux feux qui devant une telle détermination appuie en toute hâte sur le vert. La Matra bondit sur la piste pour se heurter à une nouvelle ribambelle de feux rouges : la course est stoppée. Je vous fais grâce de l'état d'esprit du pilote qui voulait effectuer ses 25 minutes de course ! Un rideau de pluie noie l'horizon, les éclairs sillonnent le ciel, la course ne reprendra pas.

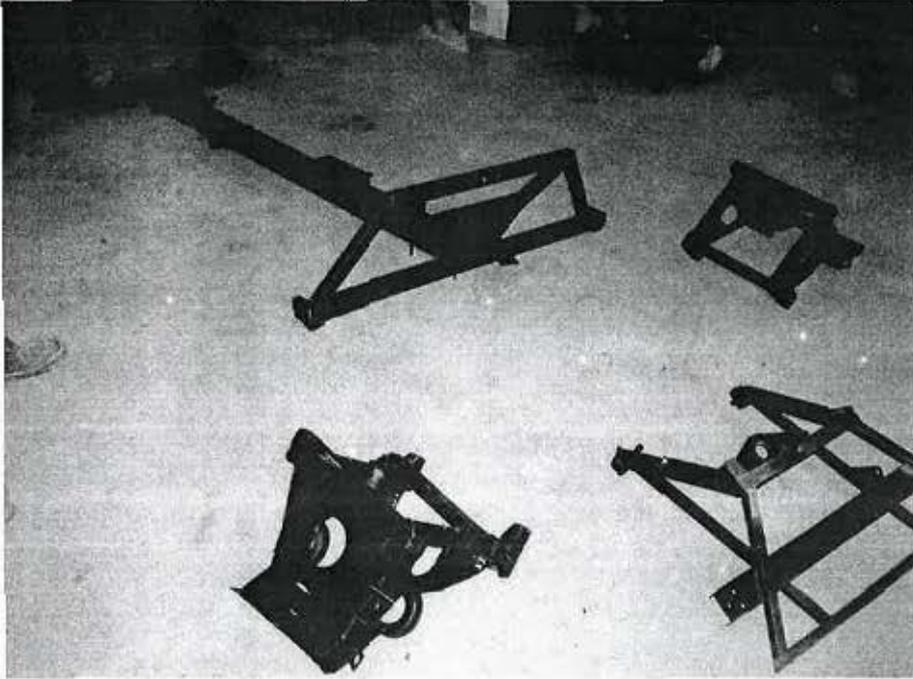
Nous quittons le circuit lundi matin car après Fredo c'est moi qui suis à la retraite depuis avant-hier et n'ayant plus de contingences professionnelles je peux prolonger mes week-ends. Quelques rayons de soleil percent mais le temps reste perturbé et nous n'échappons à quelques averses. La saison se termine sur un week-end très mouvementé, cela nous permet de rester jeunes !

Le bilan de cette année 2008 est en demi teinte. Sur 8 courses effectuées Olivier comptabilise 1 victoire, une 3<sup>ème</sup>, une 4<sup>ème</sup> et une 6<sup>ème</sup> place. Des ennuis mécaniques l'ont relégué au fin fond des classements sur les 4 autres courses. Il termine 6<sup>ème</sup> du trophée Maxi 1000 dans la classe 2 (de 1001 à 1300 cc). Comment il disait Popaul ? « La maintenance les gars, la maintenance ! ».

## RESTAURATION CHASSIS JET 6

Les vacances de Noël furent productives, Jean-paul m'ayant gentiment proposé de souder mon châssis sur le marbre de chez EPAF, à condition que tout soit prêt : Tubes débités à longueur et toutes les petites pièces prêtes à souder. Je les ai donc fait faire en découpe plasma, les faire moi-même aurait été trop long, et mal fait, je suis pas très bon chaudronnier.

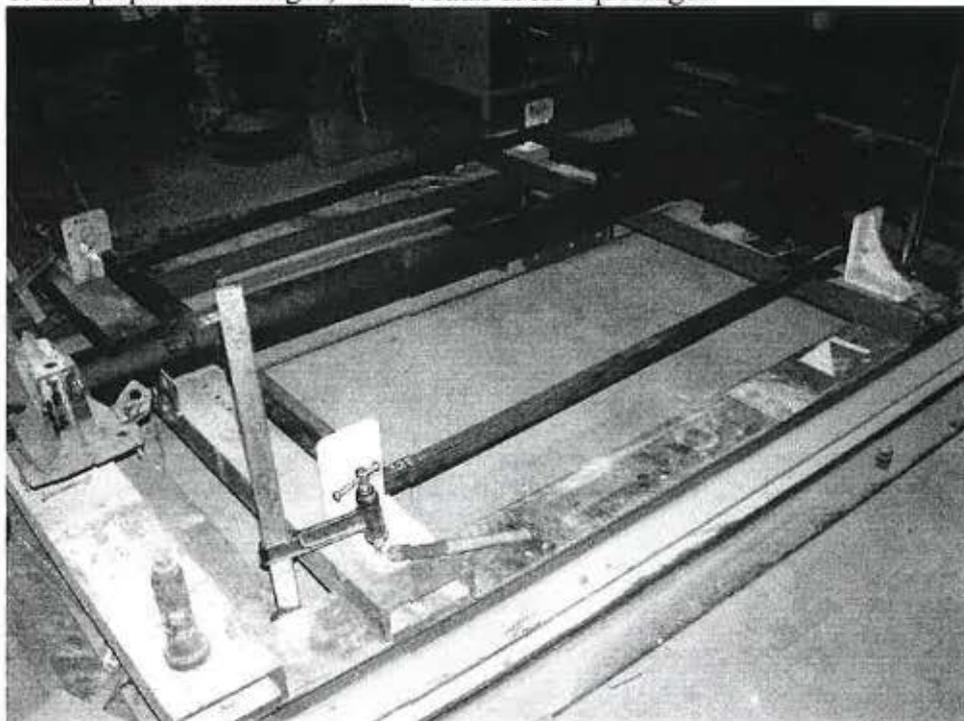
Il faut dire qu'on partait de loin. Une poutre centrale, une traverse avant de R8 G, les deux parties latérales support de triangle, et la partie arrière support de boîte. J'ai commencé par faire sabler et apprêter ces pièces, de façon à travailler sur un support sain.



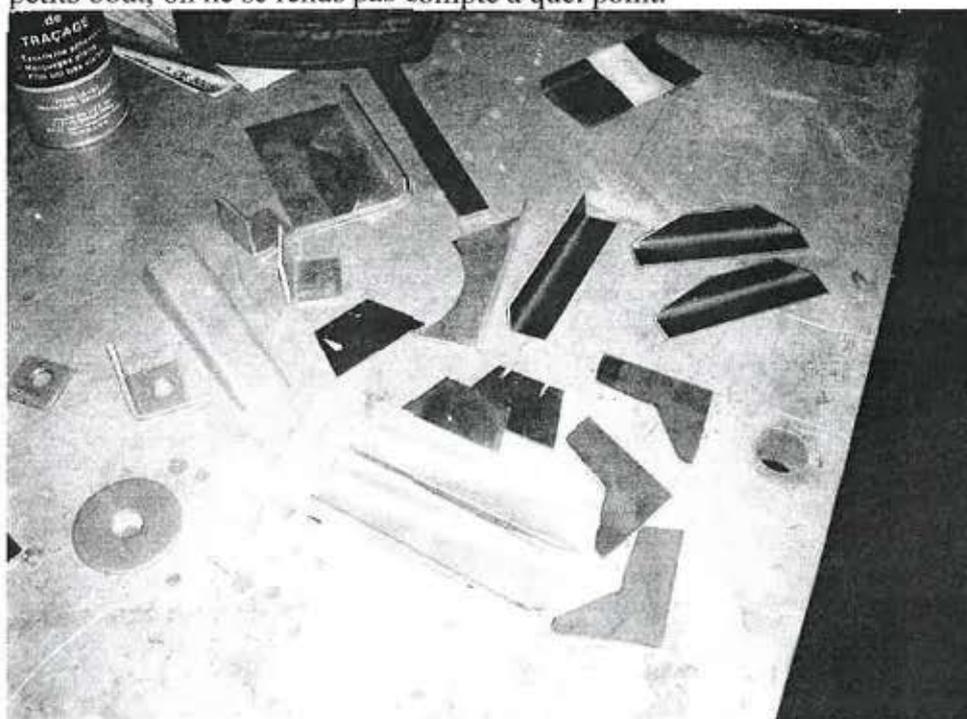
Ensuite, il a fallu préparer toutes ces pièces, et enlever dessus les bouts de tube découpés, amenés à être remplacés.



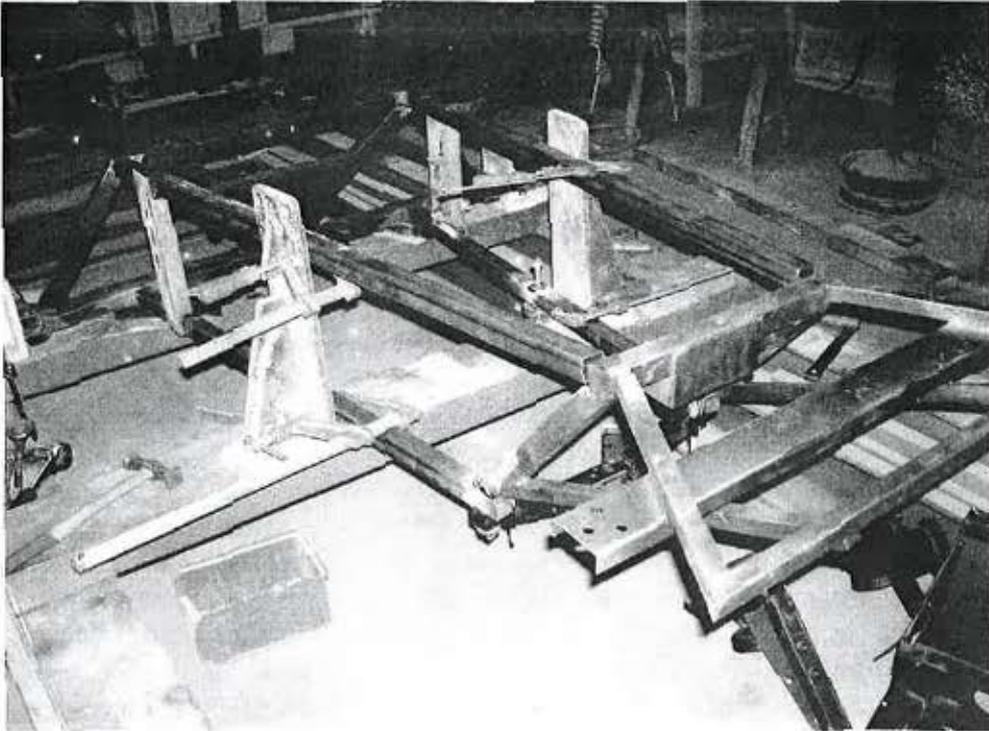
Une fois cette opération terminée, (cela m'a pris une journée, dehors, parce qu'ils ont dit que je faisais trop de bruit avec la meuleuse), ont a placé la poutre sur le marbre a châssis de Djet, et ont préparé les calages, les niveaux et les équerrages.



Ce qui permet de mettre en place l'assemblage et les premières soudures. Toujours sous la direction de Jean-paul, ont met en place, ont règle et JP pointe puis soude. Malgré avoir tout prévu, il manque des pièces et je suis obligé d'en refabriquer. Il y en a des petits bout, on ne se rends pas compte à quel point.



Et on continue sur l'arrière du châssis.



Alexis Legal

## DE RENE BONNET A MATRA SPORTS

Les conditions de la disparition de l'entreprise automobile créée par René BONNET sont longtemps restées mystérieuses. J'ai pu exploiter les très riches archives récupérées dans les greniers de ROMORANTIN. Je vais vous livrer ci-après la synthèse de mes recherches.

### La fin de DEUTSCH & BONNET

Comme chacun le sait, le divorce officiel entre les deux associés de DB, Charles DEUTSCH et René BONNET, est rendu effectif en juin 1961. Cependant, depuis longtemps Charles DEUTSCH était minoritaire dans la société EPAF qui construisait et commercialisait les « DB » ; créée en 1946 sous forme de sarl, EPAF a été transformée en société anonyme en novembre 1958. Selon les rapports des commissaires aux comptes, Charles DEUTSCH ne détenait que 10% des actions ; les 90% restants étaient entre les mains de René BONNET, de son épouse Billy et d'autres actionnaires : personnes physiques, comme le Prince de BOURBON PARME ou Marcel CHASSAGNY ou personnes morales, comme l'Automobile Club de l'Ouest et la Société des Pétroles BP.

L'idée d'une séparation a germé depuis longtemps dans le cerveau de René BONNET. Selon son fils Claude, sa décision remonte à 1960 après une entrevue avec Paul PANHARD au cours de laquelle celui-ci lui a fait part de la prochaine entrée de CITROEN dans le capital de la S.A.A.E. PANHARD & LEVASSOR, avec pour conséquence l'abandon de tout développement de nouveau moteur.

Le 27 juillet 1961, René BONNET signe un bail avec la SCI Romorantin Sauldre ; cette société, contrôlée par les Engins MATRA et la société NORMAND, a pour objet de diversifier les activités installées dans l'usine de filature située au bord de la Sauldre. C'est le début de l'installation de René BONNET à Romorantin et, fin 1961, Jacques LECUYER est nommé directeur de l'usine qui produira en 1961 et 1962 76 cabriolets « Le Mans » à moteur Panhard (n° 5200 à n° 5276), la fin de production des coaches HBR5 demeurant à Champigny.

### Les automobiles RENE BONNET

Le 28 Septembre 1961, René BONNET modifie la raison sociale d'EPAF qui devient : « Société des automobiles René BONNET », au capital de 450 000 francs de l'époque (soit 520 000 euros...) le siège social reste établi au 160, avenue du Général de Gaulle à Champigny.

Aussitôt, le montage des nouveaux modèles créés par René BONNET et le fidèle Jacques HUBERT débute à Romorantin: d'abord le Djet, voiture d'une conception géniale qui restera pour l'éternité le premier véhicule commercialisé avec moteur central arrière et 4 freins à disques (quelques jours seulement avant l'éphémère DE TOMASO « Vallenga » à moteur Ford et boîte ZF), puis vient la René BONNET « Le Mans » (57 exemplaires), laquelle reprend purement et simplement tout le berceau avant de l'Estafette<sup>1</sup> ; ensuite, vient le « Missile » (297 exemplaires), qui est, théoriquement, la voiture dont rêvent les industriels : une plate forme de grande série, motorisée avec suspension et direction, sur laquelle on fixe, après les quelques modifications nécessaires, une carrosserie en polyester. En somme, le « carry over » maximum avant que le terme et la mode n'en soient réinventés (voire la « Rancho » en 1977).

Si les idées sont bonnes, la réalisation et l'industrialisation ne sont pas au rendez-vous : la finition et la fiabilité laissent à désirer malgré des prix plus élevés que la concurrence. Par ailleurs, les prix de

<sup>1</sup> et n'est pas, comme l'écrit René BELLU dans Automobilia, un Missile avec un moteur 1108 cm<sup>3</sup>.

revient ne sont pas maîtrisés et le résultat de la société demeure désespérément négatif. Malgré les nombreux succès sportifs en compétition grâce aux Djet « tubulaire » et Aérojet (17 exemplaires), la diffusion reste confidentielle : 198 véhicules de la marque René BONNET sont produits entre juin 1962 et décembre 1964. Claude BONNET, jeune directeur technique de la société, très conscient des faiblesses des Djet CRB1 ou CRB2, entreprend alors, à l'insu de son père, une série de modifications pour en corriger les défauts (exiguïté, bruit, chaleur). Inspiré par l'Aérojet, il allonge la carrosserie et accroît le volume utile pour aboutir aux Djet 5 et 5 s qui seront présentés au salon 1964 par les Automobiles René BONNET sous l'appellation commerciale MATRA BONNET. Ces évolutions vont précipiter les difficultés de la société ; en effet, pour concevoir et construire les premiers exemplaires des Djet 5 et 5 s, il faut arrêter la production et les ventes des types 1 et 2. Or les besoins d'investissements (outillages notamment) interviennent alors que la trésorerie est à sec en l'absence de recettes. Le salon de Paris approche ; il n'est pas question de le rater car le sort de la société dépend de la présentation de nouveaux modèles, mais les créanciers (notamment les fournisseurs) sont de plus en plus insistants.

### **L'éviction de René BONNET**

Compte tenu de la situation très difficile de sa société, René BONNET n'a pas d'autre ressource que de faire appel à une intervention extérieure. Celle-ci se manifeste en la personne de Marcel CHASSAGNY, fondateur en zone libre en 1941 de la CAPRA qui deviendra MATRA en 1945 (= Mécanique Aviation TRAction).

La société « Engins MATRA » cherche à se diversifier ; en 1961, elle a déjà créé à Romorantin la GAP (Générale d'Applications Plastiques) sarl gérée par André MOYNET ami personnel de René BONNET avec lequel il a gagné l'indice de performance aux 24 heures du Mans et par ailleurs député de Saône & Loire et président de la Commission de la défense à l'Assemblée nationale. La GAP, qui s'installe dans les locaux de la SCI Romorantin Sauldre, produit, entre autres choses, les carrosseries des Djet et Missile à partir d'octobre 1962.

Marcel CHASSAGNY fait face aux échéances de la Société des automobiles René BONNET sur ses deniers propres, mais son intervention aboutit à l'éviction de René BONNET contraint de démissionner au cours de la réunion du conseil d'administration tenue le 23 septembre 1964 : il perd le contrôle de sa société et est remplacé par Philippe CHASSAGNY, fils de Marcel. Son départ entraîne la démission du conseil de MM VALAUX, ALICOT et Marcel PICART. Dans les derniers jours de septembre, le transfert des actions est effectif.

Une assemblée générale ordinaire se tient le 14 octobre 1964 ; elle confirme Philippe CHASSAGNY dans ses fonctions de président et désigne de nouveaux administrateurs : Roger CREANGE, Marcel GRIGORI, Jules CADILLON, Raymond ABECASSIS et M. BARBAUD, représentant de SOPIFRIA, société contrôlée par Sylvain FLOIRAT principal actionnaire des Engins MATRA. Une assemblée générale extraordinaire se tient à la suite de l'AGO et prend d'importantes décisions :

- la raison sociale devient « Automobiles BONNET »,
- le siège social est transféré au 162, avenue du Général de Gaulle à Champigny,
- une augmentation de capital, qui avait été décidée le 10 octobre 1963, est abandonnée et les souscripteurs sont remboursés,
- le fonds de commerce de la société est donné en location-gérance à la sarl « MATRA SPORTS » créée le même jour,
- la société « Automobiles BONNET » est mise en sommeil.

Douze actionnaires représentant 5742 actions sur les 7500 formant le capital de la société assistent à cette assemblée générale. Marcel CHASSAGNY et Billy BONNET (épouse de René) constituent à eux seuls la majorité et votent ensemble les résolutions ci-dessus.

Lors du conseil d'administration qui se tient le 23 décembre 1964, il est décidé de transférer le siège social au 147, boulevard Murat (Paris 16<sup>ème</sup>) dans des locaux appartenant à la « Société immobilière

des villas » entièrement contrôlée par Sylvain FLOIRAT. Cette décision sera suivie d'effet le 1<sup>er</sup> février 1965.

Le 14 octobre 1964 apparaît donc comme une date clé dans la courte histoire de la marque René BONNET. Par une coïncidence curieuse que certains porteront au crédit du seul hasard, le même jour, Pierre DREYFUS, président de la Régie nationale des usines RENAULT, dénonce, avec effet au 1<sup>er</sup> avril 1965, le contrat de fourniture de moteurs de course et le contrat exclusif de compétition qui lient depuis le 2 avril 1962 René BONNET et RENAULT (ALPINE est alors considéré comme un client marginal !). Le 14 octobre 1964 encore, la Société des pétroles BP, sponsor historique de DB et de René BONNET depuis plus de 10 ans, dénonce le contrat de sponsoring exclusive et demande le remboursement de l'avance sur les primes de résultats en compétition consentie à René BONNET ( 200 000 F de l'époque soit 199 000 €).

### **Entrée en scène de MATRA SPORTS**

Le 14 octobre toujours (!) est créée MATRA SPORTS, sarl au capital de 1 665 000 F(1914750€), ayant son siège 49, rue de Lisbonne (Paris 8<sup>ème</sup>). Son premier acte est de se porter locataire-gérante<sup>2</sup> du fonds de commerce de la société Automobiles BONNET. Par ailleurs, MATRA SPORTS se porte acquéreur du stock (matières premières, pièces, véhicules en cours de fabrication, véhicules terminés), du mobilier et des machines pour un montant évalué aux dires de l'expert PELLEVOISIN à 1 670 146 F soit 1920000€ d'aujourd'hui. Il est prévu que cette somme sera réglée en 36 échéances du 31 janvier 1965 au 5 février 1967.

Le contrat de location-gérance était conclu pour une période de deux ans reconductibles tacitement, moyennant un loyer annuel de 200 000 F(230000€) versé en 4 trimestrialités. Le 14 octobre 1964, MATRA SPORTS verse un an de loyer d'avance assorti d'un dépôt de garantie de 150 000 F (172500€) décaissé le 2 novembre suivant.

Par ailleurs, au début de son installation, René BONNET, qui avait investi 774 000 F(890000€), avait déposé au cours de l'exercice 1962 une demande d'aide à l'investissement sous forme de prime d'équipement. Cette demande, prise en considération avec un certain délai, entraîne le versement d'une prime de 61 920 F (71208€)le 22 octobre 1964...dans les caisses de MATRA SPORTS !

Selon l'extrait K bis de la sarl MATRA SPORTS, le début de l'exploitation de l'établissement de Champigny est fixé au 1<sup>er</sup> octobre 1964, avec effet rétroactif, alors que, curieusement, le début d'exploitation de l'usine de Romorantin est fixé au 1<sup>er</sup> avril 1965. Cette dernière date correspond d'ailleurs au début du contrat de location-gérance de la sarl GAP par MATRA SPORTS.

En avril 1965 tout est en place pour produire le nouveau Djet ont la dénomination commerciale est MATRA-BONNET. A ce sujet, une précision s'impose : contrairement à ce qui est couramment écrit, cette dénomination ne correspond pas à celle d'une société ; plusieurs courriers de R. ABECASSIS à différentes autorités précisent d'ailleurs qu'elle n'a pas d'autre valeur que commerciale.

### **La fin d'Automobiles BONNET... et de MATRA SPORTS**

Octobre 1966 représente également la fin de la première période de location-gérance et sans doute (en l'absence de document on est réduit à des suppositions) la fin du contrat par lequel René BONNET autorisait MATRA SPORTS à utiliser, moyennant redevance, son nom patronymique pour les véhicules produits dans les installations de son ex-société.

Les relations entre René BONNET et MATRA SPORTS furent orageuses et se sont très mal passées : des contentieux nombreux et violents sont survenus à propos de l'arrêté des comptes de la

<sup>2</sup> la location-gérance est un contrat par lequel, moyennant une redevance annuelle, un fonds de commerce appartenant à une société (enseigne, clientèle, locaux, pas de porte) est géré par une autre société ; une société toute entière peut également faire l'objet d'une location-gérance, c'est d'ailleurs ce qui se passera dans le cas de la Générale d'Applications Plastiques prise en location-gérance par MATRA SPORTS.

Société des Automobiles René BONNET en octobre 1964 (ses pertes étaient supérieures à 50 % de son chiffre d'affaires !).

Quoiqu'il en soit, le loyer perçu par la société Automobiles BONNET (au titre de la location-gérance d'abord, puis en contrat libre à partir de 1966) ne suffisait pas, en l'absence d'autres ressources, à permettre l'apurement des dettes et des pertes cumulées. La modification de la loi sur les sociétés, en juillet 1966, fixant aux 2/3 du capital social le niveau de pertes cumulées devant conduire à la liquidation (au lieu de la moitié sous l'empire de la loi de 1867), Automobiles BONNET est mise en liquidation sous la conduite de Marcel GREGORI qui s'acquittera de sa tâche du mieux possible.

Le 31 décembre 1972, Engins MATRA / division automobile (et non pas MATRA SPORTS, cf ci-après) s'est porté acquéreur des actifs et du fonds de commerce d'Automobiles BONNET pour une somme de 150 000 F (172500€) à valoir sur le dépôt de garantie versé lors de la conclusion du contrat de location-gérance, donc sans décaissement. La société Automobiles BONNET est liquidée le 18 janvier 1973.

Cette disparition avait été précédée, ironie de l'histoire, par celle de MATRA SPORTS absorbée « toute crue » par Engins MATRA le 20 janvier 1969. Peu après, le 14 avril 1969, la GAP avait disparu pour les mêmes raisons qui menèrent à la liquidation d'Automobiles BONNET. On constate donc que MATRA SPORTS et GAP n'ont pas survécu à la disparition du Djet / Jet pour lequel elles avaient été créées.

#### **Epilogue : « la voiture des copains »**

Engins MATRA / division automobile ayant racheté tous les actifs de la SCI Romorantin Sauldre dispose donc de la totalité des terrains et bâtiments du Faubourg Saint-Roch pour y produire à partir de 1967 la MATRA 530 avec le succès que l'on sait et avec de nouveaux liens commerciaux (accord MATRA SIMCA de décembre 1969).

Voilà quelques éclaircissements sur cette saga compliquée. Je n'ai fait qu'exploiter un certain nombre de documents que tout un chacun peut se procurer, le reste ayant été retrouvé, comme souvent, dans les « poubelles de l'histoire ».

Dominique PINAUD  
Écrit en MAI 1999

## INAUGURATION RUE RENE BONNET

10h30, samedi 29 novembre 2008, zone de la Grange à Romorantin. Il y a déjà du beau monde et de belles voitures qui sont en attente de l'arrivée des sommités qui doivent dans une demi-heure inaugurer la rue René Bonnet. La plaque est recouverte d'un tissu vert du plus bel effet. Le soleil est de la partie, l'air vivifiant. Les membres du club ont fait honneur à cette manifestation et sont en nombre. La famille Bonnet est représentée par Claude, le fils et Georges, le neveu ainsi que d'autres membres de la famille. Le maire de Romorantin, Jeanny Lorgeoux préside cette cérémonie. Diverses personnalités de la ville assistent à cet événement.

Claude Bonnet retrace alors au travers de leur pedigree l'historique des D.B., René Bonnet et Matra Djet, alignées par année de naissance. La plaque fut ensuite dévoilée par Claude Bonnet et Jeanny Lorgeoux sous les applaudissements des spectateurs. La rue René Bonnet était née ! Puis la foule se dirigea vers la société EPAF qui avait mis les petits plats dans les grands afin de recevoir autour d'un apéro les groupies de René Bonnet. Mais auparavant Claude Bonnet évoqua l'histoire de son constructeur de père dans un discours empreint de sobriété et d'émotion. Jeanny Lorgeoux lui succéda au micro pour rappeler l'importance économique que les usines Bonnet puis Matra eurent sur le bassin de l'emploi à Romorantin. La création d'une entreprise de fournitures automobiles devrait aussi voir le jour près des locaux d'EPAF.

Un déjeuner au restaurant du coin complète cette matinée dans une ambiance agréable. Chacun semble satisfait et paraît avoir mesuré l'importance d'une telle manifestation. Notre chère présidente avait aussi prévu une visite à la chocolaterie Vauché à Bracieux pour les personnes qui souhaitent achever leur journée par une petite douceur.

Rappelons que l'initiative de ce baptême est à mettre à l'actif de nos amis de chez EPAF !

Bernard Grente

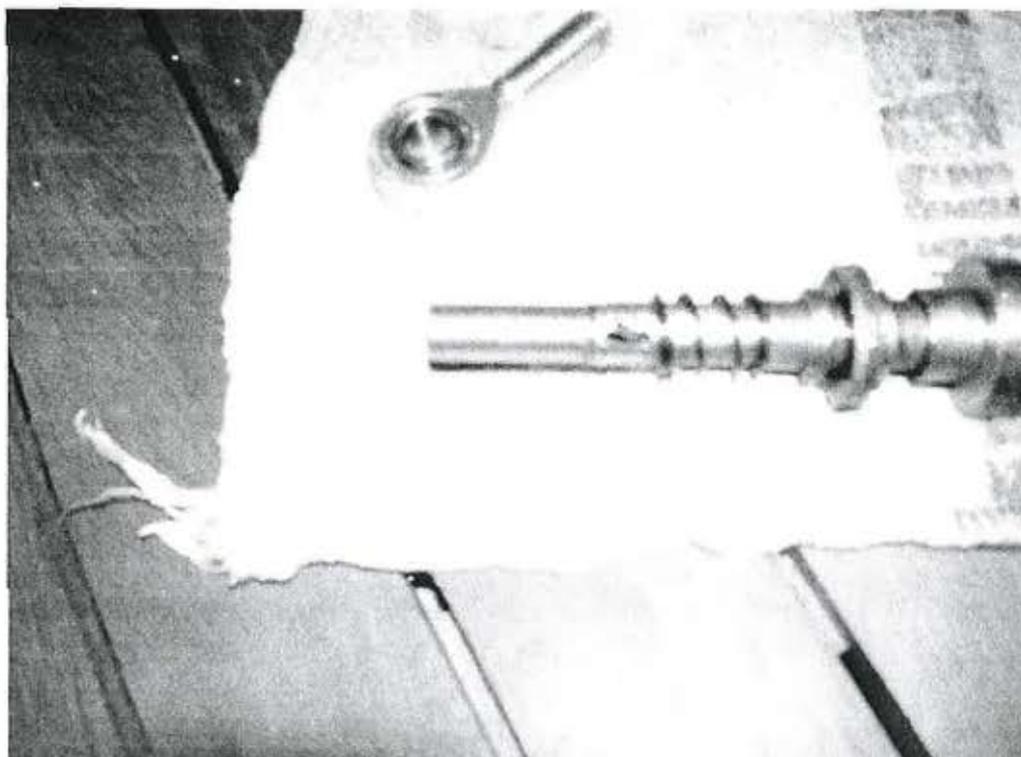
## REPARATION ET MODIFICATION COMMANDE DE BOITE DE VITESSE

Avec le temps et les montages divers et variés, les commandes de boîtes de vitesse de nos voitures ne fonctionnent pas toutes correctement.

Il est impératif de réduire le jeu qui existe à chaque pièce mobile de l'ensemble de la commande.

Il est donc conseillé de remplacer les rotules UNIBALL défectueuse sans état d'âme, pour commencer.

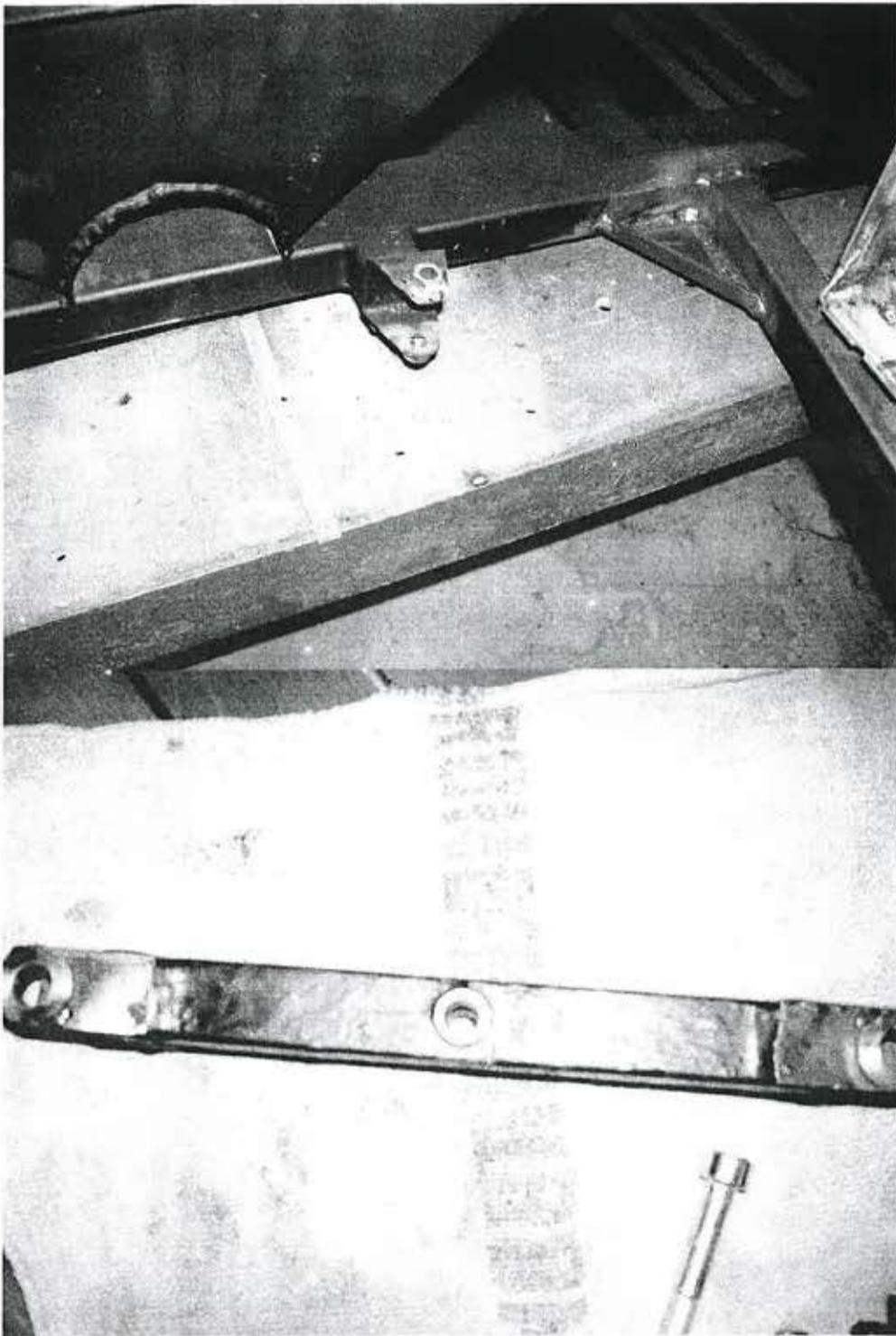
Pour ceux qui ont le premier montage au niveau de la platine de sélection, avec la petite rotule nylon, il faut monter une rotule UNIBALL de 10 (courrier service après vente) et baguer le pied du levier de vitesse, en bronze par exemple.



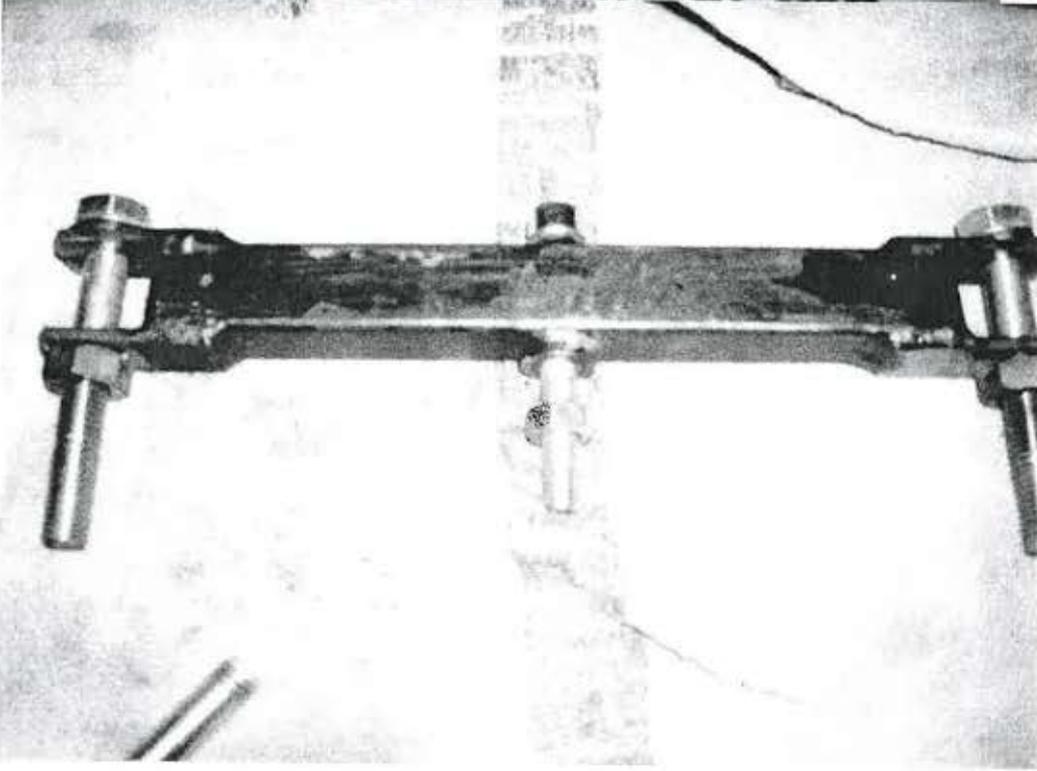
Il faut aussi bien sur reprendre le filetage sur la platine, qui est de diam 8, et le passer à 10. (Les platines neuves du club sont directement à 10).

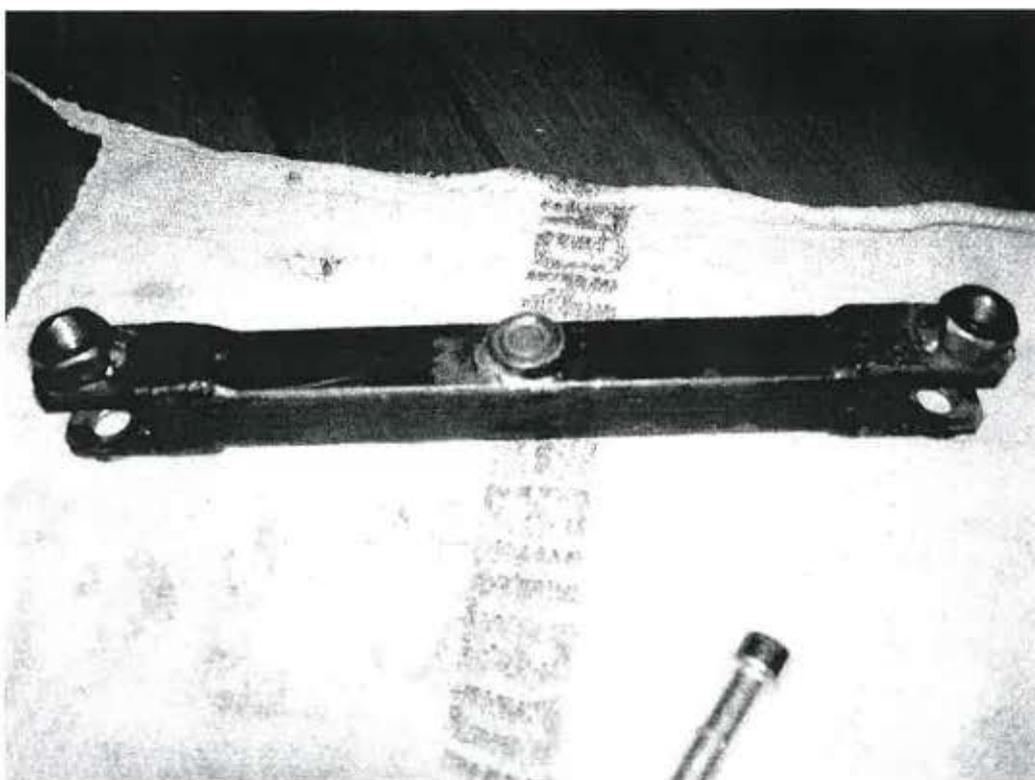
Ensuite, au niveau du palonnier de renvoi, l'idéal, en fonction de l'état de celui-ci, est de baguer l'axe central, qui est pris sur la chappe du châssis, avec un boulon de 8 (à mettre neuf de préférence, et en classe 8 minimum.)

Sur la chappe du châssis, il faut soudée un écrou percé sur le dessus et un écrou fileté sur le dessous, afin de faire un montage fixe.



Et de chaque côté, là où sont fixées les rotules des deux tringles, pour réduire le jeu au maximum, souder une rondelle sur le dessus, et un écrou en dessous, permettant un montage fixe. Ne pas oublier de mettre des boulons avec une partie lisse sur l'ensemble de la hauteur des rotules.





Une dernière opération, dont je n'ai pas de photos, est à faire directement sur la chappe de la boîte de vitesse. Souder un écrou de chaque côté, dont un côté percé lisse. Pour la tringle, si il y a trop de jeu, remplacer le tube dans lequel se met le boulon.  
Voilà, bon courage, et si vous avez des soucis, vous pouvez toujours appeler notre conseiller technique.

Alexis Legal

# LA BOUTIQUE DU CLUB

LISTE DES PIÈCES DISPONIBLES AU CLUB R.B.M.S AU 01/01/2009

( Les prix s'entendent sans frais de port et d'emballage. Ils sont affichés à titre indicatif car ils peuvent varier en fonction des approvisionnements )

INTITULE	REFERENCE	MONTANT
Affiche publicitaire "Matra est dans la course"		8,00 €
Allumeur Djet 5	001-40	23,00 €
Axe pédalier		10,00 €
Bague pour amortisseur (4 pièces)	5231 - 5a	1,50 €
Banjo double carbu solex		6,00 €
Banjo hydraulique 1 sortie	5511-12	3,00 €
Banjo simple carbu solex		6,00 €
Boa diam. 50 (les 2,5 mètres)	2208	37,50 €
Boa diam. 70 (les 3,3 mètres)	2203	58,00 €
Bobines allumage	10B 7102	15,00 €
Bouton de tirette	221	5,00 €
Boitier anti brouillard	7202-5	23,00 €
Bulle de phare droite	8012/8013	70,00 €
Bulle de phare gauche	8012/8013	70,00 €
Butée de capot	6008-6009-6037	2,00 €
Butoirs brut de fonderie la pièce DROIT	8001	39,00 €
Butoirs brut de fonderie la pièce GAUCHE	8002	39,00 €
Buse aérateur	2218	55,00 €
Câble compteur	7509	23,00 €
Câble de compte-tours	7508	23,00 €
Câble frein à main AR	5612	32,00 €
Câble frein à main AR de René Bonnet	le jeu	35,00 €
Câble frein à main AV COURT	5605	16,50 €
Câble frein à main AV LONG	5605	21,00 €
Cache bagage		38,50 €
Calandre inox	8006	35,00 €
Calorstat	1ter T ref 10009	15,00 €
Caoutchouc platine	1322page3j	1,00 €
Carnet de bord jet 5 et 6		10,00 €
Carter d'huile alu grosse ligne		325,00 €
Carter d'huile alu petite ligne		325,00 €
Carbu Solex 40 la paire		280,00 €
Cavalier colonne de direction	4122 ou 4116-2	2,00 €
Chappe cable accélérateur	1P0223	3,00 €
Chappe guide de vitre	6315	12,00 €
Chappe ouverture hayon AR	11K 6508	6,00 €
Charnière de porte fixe	6348	30,50 €
Charnière de porte mobile sup.	6345/6445	34,00 €
Charnière de porte mobile usinée inf.		34,00 €
Clignoteur	7003	8,00 €
Compte-tours sans sup ampoule la pièce	7506-1	70,00 €
Compteur vitesse la pièce	7507-1	70,00 €
Contacteur de porte	7014	2,50 €
Couvre culasse Gordini alu	50016-5	130,00 €
Doigt de porte ou capot avant	6053/6207	8,00 €
Drapeau René Bonnet à peindre		30,50 €
Ecrou de blocage de bras de direction	4105-6B	3,00 €
Ecrou de fusée	5218	1,00 €
Ecrou bielette direction	6D 4102-4	1,00 €
Embase pour prise d'air Diam. 70	2201	11,00 €
Embase fermeture lunette AR	11K 6506	5,00 €
Embout palonnier direction	6C 4110	7,00 €
Enjoliveur bas caisse le jeu		24,50 €
Enjoliveur custode alu la paire		38,00 €
Entretoise moyeu de roue	5210	30,00 €
Entretien de pignon de crémallière	4101-30 6B	15,00 €
Feux arrière René Bonnet la pièce		18,00 €
Fusée Djet 5	5207/15012	200,00 €
Glace de Custodes	6022-6028	50,00 €
Grille de capot brut de fonderie	6202	39,00 €
Joint	5016-42	1,00 €
Joint	1053285	1,50 €
Joint carter huile	5558451	2,00 €
Joint cuivre pour maître cylindre (les 2)	5311	2,00 €
Joint d'échappement	S-0404	1,50 €
Joint d'étanchéité porte la pièce	6019	11,00 €
Joint lunette AR René Bonnet		1,50 €
Joint mousse capot moteur les 5 mètres	6606-3	15,00 €
Jonc de pare choc arrière + Clé	8015-2, 8015-3 (p. 11R)	20,00 €
kit renfort châssis amortisseur Ar		14,50 €
Kit réparation Buse aération tableau bord luxe la pièce	2218-1/2218-5	35,00 €
Kit sangle de réservoir (visseries comprise)	9105-1 et 9112	25,00 €
Kit visserie bulle de phare		8,00 €
Lèche vitre	6327	4,00 €
Lunette AR plexiglace blanc pour Djet	6511	360,00 €

# LA BOUTIQUE DU CLUB

LISTE DES PIÈCES DISPONIBLES AU CLUB R.B.M.S AU 01/01/2009

( Les prix s'entendent sans frais de port et d'emballage. Ils sont affichés à titre indicatif car ils peuvent varier en fonction des approvisionnements ).

INTITULE	REFERENCE	MONTANT
Macaron Matra Sports pour volant et le support	4127/3	40,00 €
Macaron rond de capot Matra Sports avec support alu	8017	35,00 €
Mécanisme embrayage	2a 1501	40,00 €
Monogramme Matra Bonnet	8018-1	34,00 €
Monogramme Matra Sports Djet	8018-1	34,00 €
Monogramme Matra 530		34,00 €
Monogramme René Bonnet	8018-1	34,00 €
Moteur essuie glace	7008-1	80,00 €
Moyeu de roue Djet 5	5202	120,00 €
Moyeu de volant	4127/3P114	20,00 €
Papillon de roue à polir avec douille et axe	5242	20,00 €
Pare choc arrière	8015	250,00 €
Pare choc avant	8022	200,00 €
Pare flamme avec reniflar pour Djet	305	26,00 €
Pare flamme pour DB	305	17,00 €
Pare moustique RB		25,00 €
Pièce boîte de vitesse	13E 1001-136	3,00 €
Pipe à eau Djet5 2 trous	2002	50,00 €
Pipe à eau jet 6 1trou	2002	50,00 €
Pipette pour carbu solex		3,00 €
Planche de bord	7551-7582-7552	80,00 €
Plaque voyant version luxe	7563PAGE10M	15,50 €
Platine sélection de vitesse	1301	76,00 €
Pompe à l'huile Djet 5	001-100	60,00 €
Raccords arrivée essence	1Z 9113+9113/2	10,00 €
Renvoi frein à main AR	5608 7D	40,00 €
Répartiteur de commande de frein	5325-7C	15,00 €
Ressort de pédalier la paire	5508/5509	8,00 €
Ressort de soupape Djet 5 (8)	18	27,50 €
Ressort suspension Djet 5		200,00 €
Rondelle conique de fusée	5217	1,00 €
Rondelle pour pare choc luxe	8022-1 11T	0,50 €
Rotules diam 6mm		5,00 €
Sigle Djet	8018-3/8018-2	30,50 €
Sigle Jet 5		30,50 €
Sigle Djet 5S		30,50 €
Simili cuir gris en ml		9,50 €
Simili cuir noir en ml		7,00 €
Sonde ventilateur	7109	20,00 €
Support	3304	30,00 €
Support de ressort de rappel embrayage (sur BV)	2C 1221	3,00 €
Support macaron centre volant		18,00 €
Tampon de butoir		12,00 €
Tige de poussée de M. cylindre	5512/5513/5514	18,00 €
Triangle inf. Djet 5 Pièce		100,00 €
Triangle inf. Jet 6 la paire	1507/15018	48,00 €
Triangle sup. Djet5 la paire		120,00 €
Triangle sup. Jet 6 la paire	15028/15027/5467/5220	30,50 €
Tube à eau (4) le jeu	2009-2007-2026-2028	180,00 €
Tubulure d'admission Djet 5	301	70,00 €
Vis de cardan btr		2,50 €
Vis de radiateurs	1s2012	2,00 €
Vis fixation étrier	7F	1,00 €
Vis pour banjo simple sortie	2B 5511-13+5511-10/5511-11	2,00 €
Vitre de porte	6312	70,00 €

Pour les commandes contacter :

Monsieur BABUT Bruno 14 Rue Paul Eluard 58 640 Varennes Vauzelles Tél 06.62.32.45.31 ou Fax 02.54.76.02.23

Email [grabouille37@club-internet.fr](mailto:grabouille37@club-internet.fr)

[www.rbms.fr](http://www.rbms.fr)

Les chèques sont à libeller à l'ordre du Club R.B.M.S