

De **RENE BONNET**



à

MATRA SPORTS



BULLETIN DE LIAISON N° 76

Club R.B.M.S. 26 rue du Village des Papillons 41200 ROMORANTIN

Tél : 02 54 76 02 23 www.rbms.fr

Association Loi 1901

SOMMAIRE

Couverture	Photo Entrée Espace Matra	
Page 2 :	Mot de la Présidente	
Page 3 :	Bilan financier, Calendrier 2012	
Page 4 :	Compte rendu de L'AG 2011	
Page 5 :	Monthéry Claude et Arlette	
Page 6 et 7 :	Nogaro Team Grente	
Page 8 et 9 :	Charade Team Grente	
Page 10 et 11 :	Lédenon Team Grente	
Page 12 :	Le Missile fête ses 50 ans Maryvonne	
	Mise en page Maryvonne	
Page 13 :	Belgian Matra club ASBL	
Page 14,15 et 16:	Les 20 ans du Club Yves Colmant	
Page 17	Article Nouvelle République	
Page 18 et 19	Immersion Romo 4 jours	Gilles Boileau
Couverture de fin	Photos AG 2011	



MOT DE LA PRESIDENTE



Chers membres,

Nous avons fêté les 20 ans du Club sous le soleil dans un endroit nouveau avec environ 43 Matra.

Je tenais à remercier tous ceux qui sont venus nous soutenir dans notre organisation. C'est avec satisfaction que nous sommes rentrés après avoir réuni autant de DJET. Merci encore à nos membres étrangers qui sont venus en Djet et Murena.

Je pense que la majorité des membres étaient satisfaits du nouveau lieu choisi. C'est avec regret que je vous annonce que l'AG de l'an prochain ne pourra avoir lieu de nouveau au Domaine de Fondjuan faute de disponibilité. On reviendra donc au centre aéré de Romorantin. Et puis on n'a pas tout les jours 20 ans !!!!!

Sinon, concernant l'anniversaire des René Bonnet, Missile et Djet, CRB1, nous avons rencontré les organisateurs. Après avoir pesé le pour et le contre de la date en même temps que l'AG, cet anniversaire aura lieu au mois de juin et non en septembre. Nous vous ferons savoir la date dès que nous l'aurons.

Cette année 2012 sera riche en événements. Nous avons été contactés pour faire une exposition de nos Matra pendant les 24 heures du Mans au mois de juin et fêter la victoire Matra. C'est pareil, nous attendons plus de détail pour vous en informer. Vous avez dû recevoir les papiers d'inscription pour la sortie hivernale et pour le Mans Classic, alors n'oubliez pas de répondre.



Lors de notre réunion de bureau après l'AG, il s'est avéré qu'il y a toujours des choses à améliorer. C'est pourquoi nous avons décidé de nous faire aider par Mr Harquin en tant que coordinateur de sorties car nous avons besoin d'aide en plus.

Sur ce, les membres du bureau se joignent à moi pour vous souhaiter de bonnes fêtes de fin d'années et reposez-vous pour venir en forme à toutes les prochaines sorties.

BILAN FINANCIER euros

Recettes		Dépenses	
Nature	Montant	Nature	Montant
Ventes de pièces	11 945.30	Achats pièces	12 300.37
Cotisation	5 365.00	Frais de bureau	1 896.26
Sorties	21 581.10	Sorties	23 356.42
		Timbres	61.44
		Assurance	247.09
		Photocopies	713.02
		Sponsoring	200.00
		Frais de Banque	8.00
Solde 2010	2 944.72	Frais Internet	14.35
TOTAL	41 836.12	TOTAL	38 796.95
		Solde créditeur 2011	3 039.17

CALENDRIER 2012

20 au 22 Janvier :	Sortie hivernale à Besse (dpt 63)	
Février :	Rétromobile	
28 et 29 Avril :	Classic Days à Magny Cours	
17-18-19 et 20 mai :	Sortie Annuelle en Auvergne	
16 et 17 Juin :	24 Heures du Mans honneur MATRA. 40 ans de la 1 ^{ère} victoire mancelle.	
30 juin et 1er juillet :	25 ans du club Belge	
6-7 et 8 Juillet :	Le Mans Classic	
14-15 et 16 septembre	Rassemblement Missile dans l'Indre	
29 et 30 septembre :	Assemblée Générale RBMS	

Nous attendons une nouvelle date pour l'anniversaire du Djet

Ainsi que le calendrier des courses Maxi 1000. Il vous sera communiqué dans le prochain bulletin.

Ce calendrier peut être modifié suivant vos propositions. Le bureau est à votre écoute.

COMPTE RENDU ASSEMBLEE GENERALE

du 1^{er} et 2 Octobre 2011

Le club comptait 136 membres pour l'année 2011.
75 membres présents, 35 qui ont donné pouvoir ou ont répondu et 26 qui n'ont pas répondu.

COMPTE RENDU MORAL

Compte rendu des sorties du club :

Sortie hivernale à Besse : 35 personnes 17 voitures

Salon d'Avignon : Visite de plusieurs membres

Sortie décrassage En région parisienne organisée par Mme Cresiel :
24 personnes 12 voitures

Classic Days : 25 personnes 10 voitures

Sortie annuelle Dans le Bordelais organisée par Mr Remazeilles:
49 personnes 18 voitures
Remercié par un cadre photos

Le Mans Story : Une quinzaine de voitures et 30 personnes.

Année satisfaisante tant en quantité de sorties qu'en qualité.

COTISATION 2012

Pour 2012, la cotisation s'élève toujours à **45 euros**.

Rappel que l'année de cotisation va d'assemblée Générale en assemblée Générale donc :

TOUT MEMBRE N'AYANT PAS REGLE SA COTISATION ANNUELLE AU 31/12/2011 SERA CONSIDERE COMME DEMISSIONNAIRE DU CLUB ; IL NE SERA FAIT AUCUN RAPPEL.

COMPTE RENDU V.H.C

Nous comptons toujours sur Olivier Legriffon qui représente le Club sur les circuits :

Il restait une course au calendrier. Le classement général vous sera communiqué quand nous l'aurons.

Intervention de Olivier au sujet du site du Club, à la demande de Mr Humbert, un sondage a été fait sur le nombre de connections et les pays connectés ainsi que la page la plus regardée.

ELECTION DU BUREAU

Les tiers sortants, Mme Métais et Mr Péan ont été réélus à l'unanimité.

Le compte rendu financier a été approuvé à l'unanimité.



Journée Montlhéry (juin 2011)



C'est toujours un grand plaisir de retrouver Montlhéry et son circuit mythique. Pour cette 3^{ème} édition de l'Autodrome Héritage Festival, le soleil était une fois de plus au RV, avec plus de 700 véhicules de collection présents.

Le circuit accueille encore quelques manifestations : Autodrome Track Day, séances de roulage pour voitures anciennes, journées Renault Sport, Côte Lapize Historique, ... et dernièrement L'Autodrome Radical Meeting dont la 1^{ère} édition aura lieu cette année pour véhicules d'exception.

C'est très réconfortant sachant que pendant un moment le circuit a été menacé pour causes d'infrastructures trop anciennes nécessitant un budget conséquent de rénovation. Un nouveau revêtement à base de résine de synthèse est à l'essai au niveau de la chicane Est sur environ 1000 m². Si les résultats sont satisfaisants, ce type de revêtement pourrait être progressivement appliqué sur le circuit.

Nous sommes arrivés le matin à la fraîche, puis ambiance chaleureuse, nous visitons les différents plateaux et en particulier le parc des Matra.

De nombreux plateaux se sont succédés sur l'anneau, dont les spectaculaires R8 Gordini un véritable retour à l'époque de la coupe héroïque des 60's. et une course entre un avion bi-plan et une monoplace...

Il y a eu deux parades où tous les véhicules pouvaient participer. Certes, ce n'est pas la grande vitesse à l'approche des chicanes, mais dans les autres virages, on pouvait se lâcher un peu pour avoir quelques sensations.

Nous avons rencontré **Gérard Morin, président de Matra Passion**, qui émet l'idée de se contacter entre clubs Matra à l'occasion de manifestations de ce genre afin de se regrouper pour bénéficier d'un espace dédié.

Le circuit a la réputation d'être assez traumatisant pour les autos. Ce qui n'est pas usurpé, car le DJET n'y a pas échappé : compteur HS, hayon déplacé, démarreur inactif, heureusement à quelques mètres de la maison. Il va falloir à nouveau se retrousser les manches...mais cela fait partie du jeu.

Claude et Arlette

NOGARO les 3 et 4 septembre 2011

L'orage claquait, la pluie redoublait et les bourrasques de vent chahutaient les tentes. Bref deux nuits à se cramponner à l'armature du barnum, à vider les poches d'eau formées sur la bâche afin de sauver le matériel ! Nous étions 3, Olivier, Patrice et moi à affronter la tempête. Pour l'occasion et le faible taux de participants du Team Grente, nous avons abandonné le camping-car pour privilégier l'Espace que je venais d'acquérir. Tout ça pour dire que nous devons dormir dans le barnum sur des matelas pneumatiques et que ces deux nuits du jeudi et vendredi ne s'annonçaient pas comme folichonnes ! Une fois mon matelas trempé, j'abandonnais mes compagnons à leur triste sort et me réfugiais dans le Renault, c'est ça la solidarité ! Hormis ces nuits d'enfer, les deux courses du Maxi 1000 se sont disputées sur une piste sèche. 27 concurrents se présentent aux essais qualificatifs.

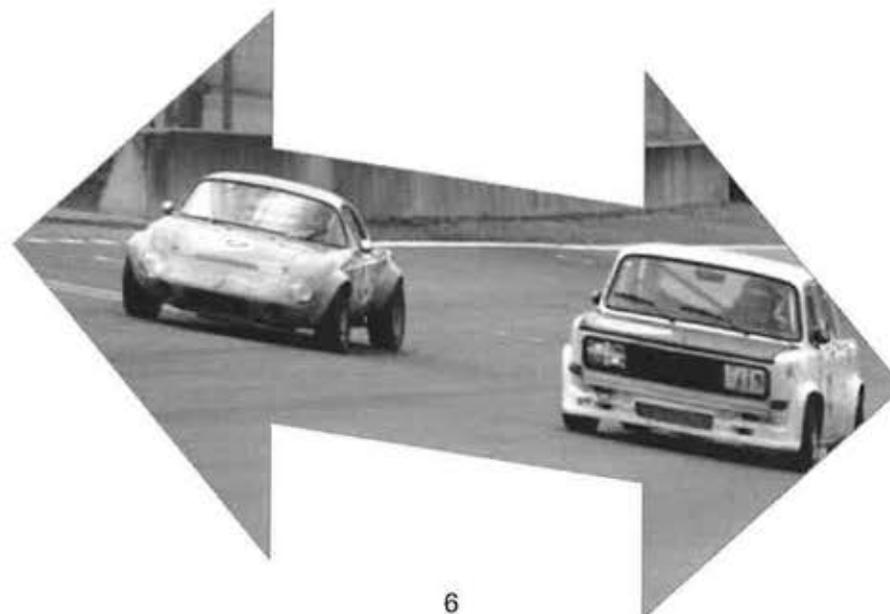
Le trophée Mini Classic fait partie de la fête. Olivier et son Djet ont du souci à se faire. Une 3ème Datsun Sunny complète le clan japonais en la présence d'un autre



pilote portugais : Paulo Antunes. La Rallye 2 de Durand paraît très affûtée. L'armada des Alpines est au complet avec Besson junior, Di Maio et les Lefebvre père et fils. Sans oublier les très rapides Frenoy, Gandini et Gaspar qui sont déjà dans les starting blocks !

Peu satisfaits de la boîte de vitesse de la Matra, trou entre la 2 et la 3ème, nous l'avons échangée contre une boîte aux rapports différents (Merci Popaul). Il s'avère que

celle-ci est trop courte. La ligne droite est bien longue, plus d'un kilomètre, et Olivier doit lever le pied à mi-parcours afin d'éviter un surrégime funeste. Dans ces conditions, il s'octroie un 11^{ème} temps peu satisfaisant. **La pole est décrochée par l'A110 de Maxime Lefebvre devant la meute de Datsun.**



Une première course à rebondissements. Départ loupé pour Olivier, la grille de la boîte de vitesses étant inversée par rapport à la précédente, il enclenche la seconde et se retrouve noyé au sein du peloton. Les Datsun quant à elles ne font pas long feu et abandonnent, nos amis portugais sortent de la piste et l'auto de Michel Frenoy chauffe. Maxime Lefebvre se dirige vers une victoire quand son embrayage le lâche. Gandini qui mène grand train le relais au commandement mais la barre anti-roulis de sa mini déchiquète un pneu et le contraint lui aussi à l'abandon. **La lutte de tête se résume à un duel entre l'A110 de Besson et la Rallye 2 de Durand qui tournera à l'avantage de l'Alpine.** Olivier harcelé par James Lefebvre résistera jusqu'au baisser du drapeau à damiers et préservera sa place de 3ème.

La seconde course verra Olivier batailler pour la 5ème place avec Philippe Durand. La Matra s'est tout d'abord « débarrassée » de l'Alpine de J. Lebevre et de la Datsun de Gaspar. Il est vrai que ce dernier après sa sortie de piste de la veille a tenté de remettre sa voiture « en ligne » avec les moyens du bord mais la tenue de route restait précaire. Revenu sur la Simca, Olivier ne pourra en venir bout, la ligne droite lui étant fatale, la Rallye 2 reprenait l'avantage sur la Matra à chaque tour. Devant, c'était la fête des Alpine, Besson l'emportant devant M. Lefebvre. Gandini complétait le podium avec sa Mini.

Cela gronde dans le paddock. Des rumeurs de tricheries traînent quant aux moteurs de certaines Alpine, de soudaines performances paraissent suspectes. 1300cc ou 1440cc ? Il est vrai que « mettre » 5 secondes sur un tour à la meilleure Mini peut paraître étonnant ! J'en discute longuement avec le responsable du Trophée et avec le commissaire technique de la FFSA mais rien à faire, à leur dire un démontage moteur pour vérification n'est pas possible pour des raisons qu'il serait trop long d'expliquer ici.



Malgré tout ceci les courses du Maxi 1000 sont toujours aussi palpitantes et souvent une bonne « bourre » sur la piste entre copains vaut bien un podium. Et s'il y a podium ce n'est que du bonus !

teamgrete@netcourrier.com

www.teamgrete.info

CHARADE les 24 et 25 septembre 2011

Le kir Picard, vous connaissez ? Un savant mélange de cidre, de crème de cassis et de calva. Michel Frenoy et Christiane sa charmante épouse nous plonge dans le vif du sujet dès notre arrivée jeudi soir à Charade! C'est spécial mais le ton est donné ! Pour ce meeting nous sommes en nombre et le Team a préparé un apéro d'enfer pour tous les participants du trophée et d'ailleurs...

Ce week-end pas de Datsun à l'horizon, une aubaine pour Olivier et sa Matra. Mais il va falloir jouer serré car les Minis de Philippe Gandini et de Michel Frenoy ainsi que l'Alpine de Maxime Lefebvre sont toujours aussi affûtées. Le vendredi, Olivier s'offre une partie de mécanique : l'alternateur refuse tout service et malgré une révision minutieuse, la panne reste mystérieuse. Olivier fera les essais et les courses « sur la batterie ». Au fil des heures, le paddock se remplit et dans la soirée nous retrouvons, toujours avec le même plaisir, les différents acteurs du Maxi 1000 autour d'un apéritif offert par Edmond and Cie. Oui encore un apéro !



Olivier a opté pour le choix de la boîte courte qui l'avait handicapé à Nogaro. Sur ce tracé, nous pensons que ce choix est judicieux. En effet, il décroche le 4ème temps derrière l'Alpine et les deux Minis après avoir été longtemps 3ème. Satisfaction dans le team Grente.



Scénario classique, Olivier « foire » son départ ! Englué dans le peloton, il est alors 8ème, il s'affaire pour combler son handicap

Devant, Maxime Lefebvre disparaît rapidement dans un bac à graviers après un freinage un peu trop audacieux. En tête, les deux Minis de Gandini et Frenoy s'en donnent à cœur joie avant de s'éclipser sur ennuis mécaniques

Le Djet se retrouve second et Olivier colle aux basques de Frédéric Thiéfain et de sa Mini. Les deux compères se connaissent bien et s'apprécient mais pas de cadeaux sur la piste ! Sur une plaque d'huile, la Mini de Frédéric fait un écart et Olivier passe en tête. Position qu'il gardera sous le drapeau à damiers. Cette victoire nous rassérène. Le team Grente a prévu ce samedi soir un apéro géant; cela nous permettra de lever les verres au succès d'Olivier.

Les femmes ont sorti le grand jeu, les tables sont garnies, Olivier s'active autour de son Ti-punch. La foule des grands jours s'amasse autour des amuses gueules, canapés et autres toasts. Mais les préparations culinaires des filles, les pissaladières, cakes salés, rillons... emportent un franc succès. Sans oublier les vins de pays du Loir et Cher. Enfin il y en a pour tout le monde et tous les goûts ! La soirée se termine à la nuit tombée dans une ambiance de franche camaraderie, c'est aussi pour ça qu'on aime le Maxi 1000 !

Bon départ de La Matra à l'extinction des feux de la deuxième course. Philippe Gandini passe en tête au premier tour devant la Berlinette de M. Lefebvre, les Mini de Thierry Thiefain et Quirière. Olivier précède Michel Frenoy qui a raté son départ. La rallye 2 de Durand revient de loin après avoir durement tapé dans un mur à la première course. Les positions se décaient rapidement et Maxime prend la tête avec un Michel Frenoy incisif dans ses roues. Olivier bataille avec Thierry Thiefain pour la 4ème position. Le Djet est plus rapide que la Mini mais en vieux routier, Thierry n'ouvrira pas la porte et Olivier ne trouve pas la faille et se contentera de la 5ème place. Devant, les pneus ont fait la différence et Michel Frenoy a lâché prise derrière Maxime Lefebvre. Philippe Gandini complète le podium.



Ce dimanche soir pas d'apéro nous reprenons la route !

teamgrente@netcourrier.com

www.teamgrente.info

LEDENON les 15 et 16 octobre 2011

Dernière ligne droite de la saison du Maxi 1000 pour le Djet Matra à Lédénon. C'est la der des ders et Olivier est décidé à moins ménager la mécanique qu'à l'ordinaire. La météo nous réserve souvent des surprises sur ce circuit. En l'occurrence un vent violent nous accueille ce vendredi et nous pose quelques soucis pour l'installation du barnum. Mais pas de violents orages à l'horizon ni de pluies tropicales comme nous en avons déjà vécu ici !

Petit souci avec mon vieil LT à l'aller. Des vibrations soudaines ont fait surgir au fond de ma mémoire de pénibles souvenirs. De nouveau le cardan de l'arbre de transmission du pont est en train de lâcher. Nous avons parcouru près de 700 kilomètres pour nous rendre ici, espérons que le retour s'effectue sous d'aussi bons auspices !

Une nouvelle Matra en Maxi 1000, Olivier se sentira moins seul ! James Lefebvre se présente au volant d'un magnifique Djet. Mais qui a pu construire une aussi belle auto ? La foule qui s'agglutine autour est unanime, c'est du beau boulot. **Et paf !!!** Une période d'assimilation et de mise au point lui sera nécessaire nous déclare James, pas question de jouer le top 5 ce week-end ; lucide le James !

« Ils sont venus, ils sont tous là, dès qu'ils ont entendu ce cri ... » oui, enfin, bref, **il y a du monde sur la piste pour ce final : 31 voitures. De plus le titre se joue ce week-end entre Maxime Lefebvre, Michel Frenoy et Philippe Gandini.** Tous en piste pour les essais qualificatifs, Olivier arrache un 5ème chrono derrière l'Alpine de Maxime qui stoppe sur la piste, problème de boîte de vitesses ! Sa saison se termine sur cet incident mécanique et le titre tant espéré s'envole. Devant Michel Frenoy précède Philippe Gandini, il y a du sport en vue. Jaubert et son Austin Healey occupe une très bonne 3ème place sur la grille mais ne pourra pas lui non plus prendre part aux festivités.

Olivier a donc le champ libre devant lui pour le départ de la 1ère course mais à cause d'une



1ère trop longue il est condamné à se faire englutir par un bon paquet d'adversaires dès l'extinction des feux. Motivé, Olivier se rac-croche rapidement au peloton de tête.

Ils sont 5, roues dans roues en ce début de course. Si Gandini et Frenoy mènent la danse, Thierry Thiefain, (Mini), Philippe Durand (Rallye 2) et Olivier sont sur leurs talons.

« Ils se battent-combat terrible !-corps à corps. Voilà

déjà longtemps que leurs chevaux sont morts ; » En fait non, les chevaux vapeurs vont bien et le spectacle de leur lutte est impressionnant. Avec le dépassement des premiers retardataires les deux Minis de tête prennent légèrement le large.

Derrière, personne ne lâche un pouce à son adversaire. «Ils luttent, noirs, muets, furieux, acharnés.» Une vraie légende (des siècles !) ces gars là !

Olivier finit par avoir raison de la Rallye et de la Mini et se lance aux troussees de Michel qui est alors second. Le Djet reprend 1 seconde par tour à la Mini, décroche le meilleur temps en course et... casse sa boîte de vitesses à 3 tours du baisser de drapeau à damiers ! C'est la course, mon bon monsieur ! **Victoire de Philippe Gandini devant Michel Frenoy. Philippe Durand souffle la 3ème place du podium à Thierry Thiefain sur la ligne d'arrivée, palpitant jusqu'au bout.** Olivier ne participera pas à la seconde course qui sera remportée, ainsi que le titre, par Gandini devant Frenoy et « Hardtop » (trophée Mini Classic). Franck Di Maio complète le podium du Maxi 1000.

Et l'apéro me direz-vous ? Pas de problème, Edmond a tout prévu et la soirée du samedi soir se prolonge aux vibrations des accords manouches et autour d'un pot dînatoire avec nos amis du Mini Classic. La saison s'achève sur un abandon mais le spectacle donné par ces gaillards compense largement notre déception. Olivier reste 4^{ème} au classement final du Trophée Maxi 1000.

teamgrete@netcourrier.com

Nous repartons en début d'après-midi à travers les Cévennes via Les Montils. Jean-Claude et Irène, accompagnés de Patrice et Chatoune, sont de la route avec leur propre camping-car. La région est magnifique mais je n'en profite guère, mon inquiétude, et celle d'Olivier qui m'accompagne, est proportionnelle aux vibrations du camping-car qui s'amplifient. Encore 600 kms, encore 500 kms, encore 400 kms... Cela a tenu jusqu'aux « encore 200 kms ». **Minuit, sortie de Montluçon, une explosion de ferraille, le cardan a lâché, l'arbre de transmission est par terre !**



Le point est vite fait, une sangle, une corde et Jean-Claude remorque l'ensemble LT, plateau, Matra avec son Iveco ! Cela nous rappelle notre jeune temps où cette pratique était courante ! Olivier a tiré Roger du lit, il vient à notre rencontre et prendra en charge le plateau et le Djet avec son Espace. Chose faite peu avant La Châtre. Olivier prend le volant de l'Espace (permis E oblige), déposera Roger chez lui à Valençay et rentrera la Matra au garage. Quand à nous, on continue notre aventure nocturne, pas trop de circulation, pas du tout

de marée-chaussée, **la vie est belle. La corde se rompt, un solide nœud et c'est reparti.**

C'était trop beau, coup de fil d'Olivier. Il a bien garé la Matra au fond du garage **mais au moment de repartir la clé de l'Espace est restée bloquée dans le Neiman !** A Valençay comme prévu j'abandonne mon Volkswagen sur la place publique car je devais revenir le lendemain avec l'Espace afin de le rendre à Roger avec un arbre de remplacement que j'ai en réserve. On ne change rien au plan initial, superbe organisation ! Arrivé au garage, nous retrouvons Olivier qui se désespère. Jean-Claude fait plusieurs tentatives de déblocage de la clé rien n'y fait. Nous regrimpons tous dans l'Ivêco et direction la maison. Il est 4 heures du matin. Ouf !

Ce lundi matin, nos compagnons de route reprennent la direction de la Normandie et Olivier et moi celle de Valençay. Nous faisons une halte au garage pour une énième tentative de déblocage de la clé. Sur les conseils de son oncle, Olivier injecte du dégrippant dans le Neiman. Rien. Désespéré, je balance des coups de poing sur l'ensemble et miracle la clé tourne ! En route pour Valençay où nous remettons l'Espace à Roger. Nous changeons l'arbre de transmission sur le LT et l'histoire se termine ! **C'est aussi ça le Maxi 1000 !**

www.teamgrete.info

Le Missile René Bonnet fête ses 50 ans



Afin de commémorer le **50^e anniversaire** de sa fabrication et ainsi rendre hommage à son constructeur, **M. René Bonnet**, les organisateurs, c'est-à-dire, moi-même, Nanou (Daniel Hardouin) aidés de Michel Justou, souhaitons rassembler le temps d'un week-end **50 Missiles et ainsi que des Djet**.

Vous êtes tous invités à vous rendre les **14-15 et 16 septembre 2012** au centre de vacances, à l'Etang de Bellebouche à Mèzières en Brenne dans l'Indre.

Ce week-end sera très convivial entre passionnés avec photos, visites, promenades... et nous espérons que vous serez aussi nombreux à participer.



Maryvonne

Mise en page

Vous avez dû vous apercevoir que votre bulletin a changé de look.

En effet, depuis les numéros 74 et 75, Delphine, notre Présidente, qui est surchargée de travail, m'a sollicitée pour faire la mise en page du bulletin.

Donc, je me présente, pour ceux qui ne me connaissent pas. Je m'appelle Maryvonne et j'habite le Lot. J'étais avec Nanou propriétaires du Camping les Pins à Payrac. Ensemble, nous avons organisé la sortie annuelle du Lot en 2008 et celle de l'Aveyron (viaduc de Millau) en 2010 ainsi que la sortie décrassage à Vendôme (Loir et Cher) en 2009.



Je profite de ce bulletin pour vous donner mes coordonnées afin de m'envoyer directement tous vos articles, notes et photos dans les quinze jours après chaque évènement si vous désirez qu'ils soient insérés dans le bulletin suivant. (y compris Olivier pour ses articles de course).

✉ *Maryvonne et Nanou HARDOUIN*
Le Champ des Moulins
46350 PAYRAC en Quercy
☎ *05 65 37 90 02*
☎ *06 70 23 78 67*
[*marynanou@wanadoo.fr*](mailto:marynanou@wanadoo.fr)



BELGIAN MATRA CLUB ASBL

PRESIDENT	Henri GLAUDE	rue Bontemps, 59 4000 LIEGE	tél. 00324/226 58 98 0032497/87 84 59 hglaude@hotmail.com
SECRETAIRE	Martine HENRY	rue de la Station, 8 – 10 5500 DINANT	tél. 082 712182 G. 0478/64 68 87 clubbmc@hotmail.com
TRESORIER	Serge BINI	rue Ridale, 27 5081 MEUX	tél/Fax. 003281/56 80 02 serge.bini@skynet.be
ADMINISTRATEURS :			
Responsable Luxembourg :	Jean DENIS	rue des Champs, 8 L 9948 BIWISH	tél. 00 352 97 273
Représentant FBVA			
Relations Internationales	Yves COLMANT	rue du Coron, 83 7070 VILLE sur HAINE	tél. 003265/87 38 02 G : 0032 494 43 29 yves.bmc@base.be
60			



Vingt-cinquième anniversaire du Belgian Matra Club Invitation

Le 3 janvier 1987, 13 amateurs de Matra, les membres fondateurs, se réunissaient et fondaient le «Belgian Matra Club», Association de fait. Vingt-cinq ans déjà...



Le président et les membres du Conseil d'Administration du Belgian Matra Club A.S.B.L. ont le plaisir de vous inviter à les rejoindre les 30 juin et 1er juillet 2012 pour célébrer avec eux le vingt-cinquième anniversaire de leur club. Cette célébration aura lieu dans les régions liégeoise et namuroise.



Nous espérons vous accueillir en grand nombre (les participants venant sans leur Matra ne seront pas mis à l'amende!) et retrouver ainsi tous nos amis partageant la même passion. Pourriez-vous inscrire cette concentration au calendrier de vos activités 2012 et avertir vos membres dès maintenant de telle sorte qu'ils puissent déjà réserver ces journées sur leurs agendas.



Nous vous enverrons ultérieurement un programme détaillé de cet événement et un formulaire d'inscription.

Au plaisir de vous revoir nombreux.

Matramicalement.



Henri Glaude Martine Henry Serge Bini Yves Colmant Jean Denis
Président Secrétaire Trésorier Administrateurs



Un Wee-kend au Château à MUR DE SOLOGNE les 20 ans du Club RBMS à ROMORANTIN

Les 1^{er} et 2 octobre 2011

Lors de l'A.G. 2010 du club René Bonnet- Matra Sport, Delphine Humbert nous avait annoncé la célébration officielle des 20 ans du club lors de l'A.G. 2011. Sur le départ, Delphine m'avait donné invitation pour les belges matraciens du BMC qu'elle avait trouvé bien sympas lors de notre dernière visite, encore sous la Présidence de Louis. Il s'imposait donc d'organiser un nouveau raid vers Romo, bannière présidentielle en tête, ce qui fut inscrit de suite dès l'hiver dernier au programme de nos activités 2011.

Où il s'avère que les routes de Romo ne doivent pas être sûres



et redoutées des belges matraciens.

Au printemps, le vent léger du PTT français m'apporte, avec la revue du Club, le détail du programme du WE. La réunion annuelle des tribus venues bien sûr de toutes les régions de la Gaule (c'est nous aussi et on est les plus braves selon Jules) mais aussi des helvètes, et de plusieurs tribus

germaniques. Des messagers ailés et zélés sont immédiatement envoyés auprès des membres du clan des belges matraciens.

La grande majorité des susdits messagers furent vraisemblablement assassinés par les destinataires car nous ne les vîmes jamais revenir avec une réponse. Seuls certains messagers de la race des Imèles nous revinrent apportant une réponse du chef de clan, de la grande « Secretresse », de Michel Andenack et de Vincent La Guerre représentant nos frères de langue thiéroise.

Au total, nous serions 5 équipages: un Ranch, une Murena, 2 Djet et un Avantime représentant une Murena 2,2 faiblarde et tousotante. Ce ne sont pas les hordes d'Attila qui déferleront vers la Sologne, mai seulement quelques-uns parmi les plus audacieux chevaliers du Béhemsai.

Le problème du logement fut long à régler. Le logement était possible au château et dans les huttes attenantes, mais le nombre de places était relativement limité. Je fus quand même assez rapide pour obtenir deux huttes. Les autres eurent à se débrouiller, même si « certain » reçu aide, conseils et encouragements.

Hébergement et festins assurés trois fois par jour, il ne nous reste plus qu'à veiller à ce que nos montures soient rutilantes et fringantes.

Panique autour du Ranch car il manque de puissance et ratatouille. C'est nouveau, il n'a jamais pris aucun

refroidissement et après 205.000 kilomètres sans problèmes, il semble qu'il y ait des poussières dites « crasses » en terme technique, dans la nourriture de la monture. Après quelques jours de nettoyages, remplacements, essais, on recommence plusieurs fois et tout semble en ordre grâce à l'expertise de l'Enchanteur Didier.

OK, la bête ronronne, j'espère qu'elle ne s'affalera pas sur les bas côtés de la piste de Romo. La veille, je positive, je nettoie, je fais briller, je charge les bagages et les provisions de bouche et j'installe Miss Gi Pi . Ca y est, je suis parti. La route se passe sans problèmes et le soleil est de la partie. Le druide Météo s'est levé hier soir et a prophétisé soleil et chaleur pour la durée des festivités. On s'arrête pour le casse-croûte dans les vignes, les vendanges sont déjà terminées, mais il reste encore assez de raisins pour se préparer un bon petit dessert.

La réputation de cette route n'est pas méritée, les mauvais esprits



qui hantent les aires de repos, guettant les promeneurs, ont fui, effrayés par la chaleur. Pas de huttes hantées en zone tropicale...

Nous avons convenu de nous retrouver au domaine de Fondjouan pour un premier festin



vespéral afin de prendre mesure de nos appétits et de surdoser nos mesures! Nous voici vers les 19 heures prenant possession de nos huttes. Le domaine est magnifique, au cœur de la forêt solognote, un étang, de grands espaces herbagés pour l'élevage du sanglier et du chevreuil...

On va bien dormir et bien manger. Première tablée de cinq matraciens. On se salue entre matraciens de l'autre Gaule que je rencontre chaque année pour le grand rassemblement annuel des montures et de leurs maîtres; derrière notre table, on salue un autre belge matracien venu anonymement des côtes du Nord, sous un déguisement anglo-saxon du nom de MG. Le petit repas du soir nous remet d'aplomb et si les autres repas sont pareils à celui-ci, c'est très prometteur!

Vers 21 heures, apparition de Michel, souriant et amenant avec ses deux copains deux Djet sur une remorque. Au passage, on admire la manœuvre en marche arrière de l'attelage tirant la remorque pour la sortir de l'aire réservée au repos de nos montures.

La nuit tombe sur les huttes, le silence se fait de plus en plus complet et dans l'atmosphère moite de la Sologne, s'élèvent les ronflements de matraciens épuisés par cette longue et périlleuse chevauchée en terre gauloise.

Où nous nous rappellerons qu'il y a 20 ans que le club existe.

Le matin du samedi, le lever est encore facile malgré la longue route parcourue la veille. Petit

déjeuner copieux et varié et en route pour le musée Matra, à Romo of course. Accueil sympa, j'ai même droit à un thé au lieu du café! C'est Byzance! Parking derrière le musée. Il y a tellement de voitures qu'on a l'impression de se promener dans une boîte de sardines!

Les voitures sont splendides et je parque prudemment mon vieux Ranch au fond de l'allée. Accueil



également dans le musée et visite de la section Matra que je revois toujours avec plaisir. **Remarque (désobligeante) de la secrétaire du BMC qui me demande avec un sourire naïf et narquois: «c'est la quantième fois que tu les photographies?»**

Ouais, elle avait quand même raison! De temps à autre, Jean Paul Humbert sonne le rassemblement en **démarrant le moteur V12 Matra qui résonne de toute sa jeunesse retrouvée**. Et vint l'heure du discours de la Présidente, des remerciements aux sponsors de la journée, de l'apéro traditionnel.

Il est des pays où tout finit par des chansons; au pays de Matra, tout commence par l'apéro. Martine «attaque un sponsor» (**Huiles Motul**) pour savoir s'il est



bien le maire de Romo, ce qu'il confirma sans sourciller... Nous, on s'est bien amusés. Merci pour l'intermède, Martine.



Trêve de plaisanterie, on se met maintenant en file pour le buffet du midi qui nous est gentiment servi par de très aimables volontaires. Pas de temps pour traîner à table, il faut partir pour la grande parade dans Romo. On a bien un road book (partie II!) mais au premier feu, la colonne est scindée, tel un saucisson qu'on doit partager entre plusieurs et en finale, nous sommes largués... On n'a jamais trouvé les installations d'EPAF. On a beaucoup tourné, on a croisé pas mal de Matra et de René Bonnet qui, nantis du nouveau road book pour la promenade de l'après-midi, se dépêchaient ... sans doute pour ne pas être en retard au souper. Notre Président nous sauve, on se retrouve sur le parking du centre Leclerc. Nanti de son road book, nous ferons la balade ensemble. Suivant la tradition, nous freinons des quatre fers pour un café sympa dans un petit village Solognot. Il fait très chaud, le beau temps est toujours d'application, il faut donc rétablir régulièrement notre niveau hydrostatique... Est-ce encore la tradition ou le hasard, mais nous y retrouvons Michel et le reste des belges. Rafraîchis, les niveaux hydrostatiques corrects de nos anatomies restaurés, nous reprenons la route pour finir la promenade. Repos pour les voitures.

Un moment pour se rafraîchir (on a transpiré dur sous ce soleil dans nos Matra) et se changer, et en route pour la soirée de gala. Contrairement à la tradition, qui veut que les tables soient dressées comme au couvent en deux ou plusieurs rangées de tables en ligne, nous aurons ici des tables rondes de 8 places, donc aucune possibilité de rassembler tous les belges présents.

On remarque des tables germanophones, un couple anglophone, et quelques



néerlandais parmi les participants. Je me refuse à vous communiquer le repas de ce souper de gala, je peux vous dire que nous sommes rentrés dans nos chambres repus et que la *qualité des plats servis honorait la réputation du Domaine*. Nous (tiens, ça me rappelle un dixième anniversaire!) et d'un prestidigitateur Martine s'est portée volontaire pour un numéro (tiens, ça me rappelle encore un dixième anniversaire!) et nous avons assisté à la transformation de foulards en «noir des seins».

Le lendemain, rien que vente de pièces refabriquées par le club, **les propriétaires de Djet font la file et se régalaient**. Vente également de bijoux pour les dames.

Et toujours photos et photos



Le parc du Domaine de Fontjuan

Quant à l'AG, c'est nettement plus court soigneusement respectés. Selon ma longue expérience en la matière, si on ne considère que la population des matraciens, les belges seraient donc plus baratineurs lors de leur AG que ne le sont les participants à l'AG du RBMS! Après l'AG, chargement des Djet belges sur remorque pour un retour paisible au pays.

Après cela, on a une petite faim et on recommence à manger. Pas un repas frugal, une délicieuse bouffe, 4plats + café. Presque tous repartent; Henri et Marie-Louise sont bien au Domaine et ont décidé d'y passer une nuit de plus. Avec Vincent, nous repartons pour un petit hôtel sur la Loire que nous connaissons bien pour l'avoir déjà pratiqué plusieurs fois car on y mange bien (encore?), les patrons et la serveuse sont très sympas et rigolos. Et le chien fait toujours le fou avec Martine qui fait la folle. Une nuit sans histoire et nous rentrons en Belgique et au GD de Luxembourg.

Nous avons eu beaucoup de chance avec le temps, quand nous rentrons en Belgique, il pleut. Mais nous avons fait le plein de soleil, de Matra et de René Bonnet.

Yves Colmant



Au musée Matra

Article du journal « La Nouvelle République »

Lair et Choe | Romorantin
gâtéuraine

René-Bonnet : pour eux c'est plus qu'une voiture...

03/10/2011 05:38



Samedi, le club René-Bonnet Matra Sports réunissait 70 de ses adhérents au musée Matra. L'occasion d'une séquence nostalgie...



La présidente Delphine Humbert, (à gauche) et les membres du bureau de l'association. Samedi, on comptait 41 René-Bonnet sur le parking derrière le musée. - (dr)

Vingt ans déjà que le club existe. Ça valait bien un week-end ! Samedi, quelque 70 membres du club, qui en compte 133, se sont retrouvés dans l'enceinte du musée Matra à Romorantin. Parmi eux, plusieurs Belges, des Suisses, des Autrichiens aussi.

Au menu du week-end ensoleillé ? Le démarrage d'une voiture René-Bonnet exposée dans le musée, une balade en voiture dans la ville, puis en Sologne et l'assemblée générale.

Pour la présidente Delphine Humbert - elle est tombée dedans quand elle était petite, initiée par son père, Jean-Paul Humbert, ancien Matraclien et restaurateur talentueux de voitures de légende - la saga René-Bonnet a encore un sens aujourd'hui. « Ça revient à la mode. Nous devons garder notre poids Matra alors que tout le monde parle de l'Alpine. La Djet René-Bonnet a été la première voiture créée à Romorantin, explique la jeune femme pour qui le club doit servir à faire rouler les voitures créées entre 1962 et 1968, refabriquer des pièces et mettre en commun toutes nos idées. »

En mars dernier, preuve s'il en fallait une que la nostalgie Matra en général et René-Bonnet en particulier fonctionne à plein régime, le club a participé avec le musée Matra et la ville de Romorantin au festival Avignon Motor, qui faisait de la marque Matra son invitée d'honneur.

Le club poursuit donc son bonhomme de chemin, attirant d'ailleurs des adhérents de plus en plus jeunes. A noter que l'Amicale du musée Matra automobiles (Amma) prépare le cinquantenaire de la sortie de la Djet René-Bonnet.

Vanina Le Gall

Immersion ROMO 4 Jours

Début de l'histoire :

En phase de finition de mon châssis CRB2, je me trouve confronter au problème de l'échappement. Ayant préalablement remis à neuf un collecteur de JET6, je pensais que tout allait rouler.... !!Sauf que c'était inmontable..... !!

-« Allo Jean Paul, comment faire ????????????

-Sur un CRB2 , le collecteur va vers l'avant !!

-????????????????? Heu..... ??

-Donc, comme tu viens à l'AG, tu mets ton châssis sur ton plateau, tu arrives le jeudi, de bonne heure, et tu repartiras de chez EPAF une fois le travail terminé.....

-C'est OK, je serai là en début d'après midi. »

Donc, je prépare le chargement le mercredi après midi pour décollage le jeudi à 5h 30 ; Arrivée chez EPAF à 14h20..... (580km)

Au boulot : Car là , ce n'est plus de la rigolade : Décharger le châssis et mise en place sur le pont. Jean Paul attaque le collecteur de JET6 et le soir même, il avait changé de côté (**photo1**).

Mise en place et préparation de la liaison centrale qui passe sous la traverse du châssis (**photo2**).Tube de 40 cintré et rabouté à un autre tube avec bride triangulaire de DJET. Entre temps, on se rend chez un grossiste en pièces de voitures pour le choix d'un silencieux en fonction de son encombrement (dia 80 et long 350). On repart avec un intermédiaire deVW Polo (ref2223 6905 1.0/1.3 84-92-) + collier + silent-bloc pour la fixation. Présentation de l'ensemble et il est l'heure du repos. (**photo3**)

A 7h le vendredi matin : au TURF!! Le pointage continue avec la sortie réalisée avec 2 coudes grand diamètre de 36. (**photo4**) Exécution de pattes de fixation sur collecteur et sur châssis (**photos 11/12/13/**) avec perçage en place (**photo 5/10**).

Finition des soudures et mise en place finale avec silent-bloc (**photos 6/7**). L'ensemble ayant travaillé par les contraintes de soudure, bridage de l'ensemble avec des cales en bois puis opération finale très importante. Avec un puissant chalumeau, chauffe de chaque zone de contrainte au ROUGE VIF et laisser refroidir (**photo8/9**)

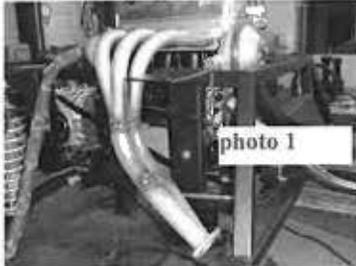


photo 1



photo 2



photo 3



photo 4



photo 5



photo 6

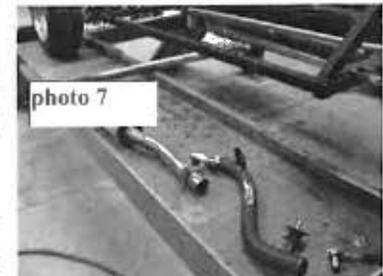


photo 7

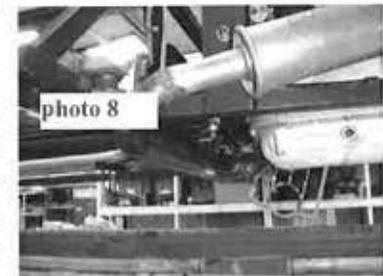


photo 8



photo 9



photo 10

Il existe une autre technique qui consiste à faire tourner le moteur, avec un minimum d'avance à l'allumage, donner des coups de gaz, laisser rougir l'échappement puis laisser refroidir. Pendant ce temps, on s'occupe de la direction en partant de la colonne de R8 que j'avais emmené. Comme mes vitesses ne passaient pas, nous avons revu mon installation au niveau des rotules unibal et j'ai retrouvé 3 vitesses sur 4!!!!Merci Laurent.....



photo 11

Le tour parallèle de chez EPAF est bon, mais il faut surtout bien étalonner le pied à coulisse micrométrique pour la réalisation des bagues... !!



photo 12

Conclusion, merci pour tout cela car sans l'aide de ces gens là...plutôt sympas...et des brutes de travail (j'étais vidé), j'aurais galéré pendant longtemps avec un résultat peu conforme à l'origine !!

AG du samedi :

Une bonne nuit de repos et c'est parti pour ce super week-end avec de belles autos et des collègues sympas.



photo 13

Au début de la promenade rallye, je me trouvais en spectateur. Alex me propose aimablement son CRB1, pour moi seul, mais je renonce car seul avec une voiture que je ne connais pas, la prudence est de rigueur. Bruno étant seul au départ, Delphine m'encourage à être le pilote de son JET6. OK!, c'est parti avec le mode d'emploi. (je commence à comprendre pourquoi j'ai du mal avec ma première vitesse, car il faut mettre la 2°et **passer la 1°dans la foulée et c'est parti**). **Après quelques grincements, tout va bien et je découvre** avec bonheur la conduite d'un JET.

Bonne direction (un peu lourde à basse vitesse). Freins un peu moins efficaces que ma GORD. Moteur plein de couple, un vrai plaisir, les vitesses passent bien ; je me suis limité à 120km/h. J'ai même réussi la marche AR pour me garer au Château. !!

Grand merci pour cette balade qui me met en bouche quand mon CRB2 roulera.....Soirée excellente avec les fêlés du Team Grent et un certain Nanard (BB). Même le magicien nous à fait un tour de cartes avec des timbres. (PTT ????)

AG du dimanche avec sa courette traditionnelle de pièces, puis, après un excellent repas, direction EPAF pour raccrocher l'attelage châssis sur plateau et retour au bercail avec arrivée à 24h à la maison.

On mettra tout en place le lendemain. Que c'est bon 4 jours avec des Djet plein la tête (et tous les problèmes résolus).

Vivement l'AG en BONNET. !!!!!!!!!!!!!

Actuellement tout a été démonté, puis finition sur châssis et éléments + peinture HT avant remontage final (**photo 14**)



photo 14

Gilles Boileau



Domaine de Fontjuan



Espace Matra à Romo



La cour du Musée lors de l'AG

Intérieur du Musée Matra

