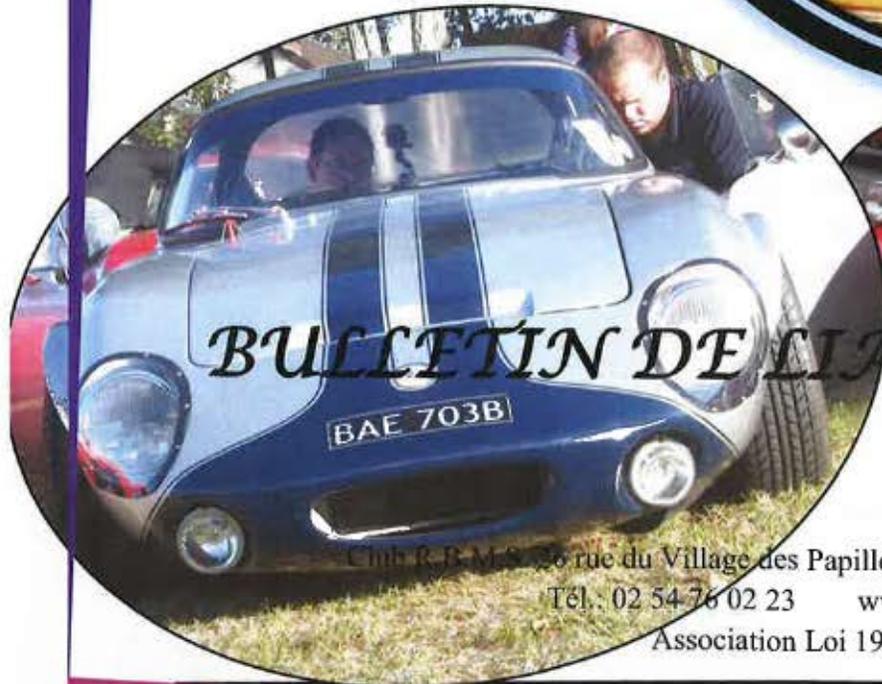
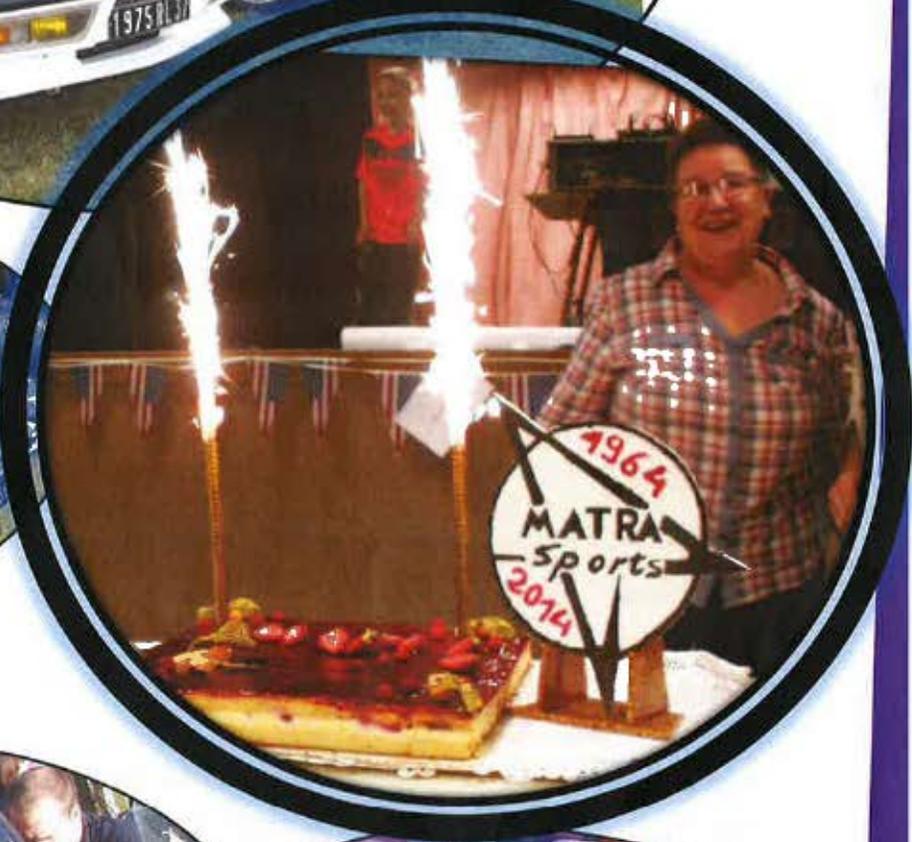


DE RENE BONNET à MATRA SPORTS



BULLETIN DE LIASON N° 86

20 novembre 2014

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

MOT DE LA PRÉSIDENTE

Chers et chères membres



Nous venons de finir l'Assemblée Générale qui s'est bien passée, il faut dire qu'avec le soleil, c'est toujours plus agréable. D'ailleurs, nous sommes heureux d'avoir compté plus d'une trentaine de voitures.

Le club a été représenté par quelques membres au circuit de Nogaro pour clôturer la saison.

Pensez à cotiser avant le 31 décembre, sinon vous serez radiés.

Nous sommes toujours motivés et vous proposons un calendrier sympathique pour l'année 2015. Alors pensez à mettre à jour vos agendas.

*Sur ce, je vous souhaite une bonne fin d'année et de bonnes fêtes.
La présidente*

SOMMAIRE

Couverture	Les 50 ans de MATRA	
Page 2	Mot de la Présidente -Sommaire	
Page 3	Annonces -- Infos	
Page 4	Autres infos	
Page 5 et 6:	Compte rendu de l'AG 2014	
Page 7 à 10	90 ans du circuit de Montlhéry	Claude Chevalier
Pagell à 13:	Pourquoi un Djet	Jacques Augier
Page 14	Première ballade avec mon Djet	Jean-Marc Herry
Page 15	Retour sur l'AG	Gilles Boileau
Page 16 à 18	Le Classic Festival de Nogaro	Michel Justou
Page 19 et 20	De Paris à Nogaro	Josy et Dédé
Page 21 à 26	La Crotie sortie pour 2015	Daniel Harquin
Page 27 à 29	Pièces détachées	Jacques Crésiel
Page 30	Astuces	
Page 31	la page loisirs	Maryvonne
Page 32	Photos	

ANNONCES

Recherche butoirs arrière complets (support alu + tampons) pour René Bonnet
Gilles Boileau 06 72 24 62 67

Vends fusée AR neuve pour Djet 250 €
05 65 37 90 02 -----06 70 23 78 67

INFOS

12-13 et 14 décembre 2014

L'International Motor Show approche à grands pas.

Il est déjà annoncé que les 50 ans de Matra seront dignement fêtés à Luxembourg.

Présence des voitures suivantes :

- MS1
- MS6 voiture de J. Stewart
- MS11
- MS610
- MS80
- MS630
- MS670 Lauréate aux 24h du Mans
- 530 Vignale

Mr. Henri Pescarolo devrait être présent 1 ou 2 jours.

Il a été signalé la difficulté d'obtenir des Matra Djet ;
Il sera exposé :

- Matra Djet René Bonnet (bleue)**
- Matra Djet (verte)**
- Cabriolet René Bonnet, Le Mans (blanche)**

Il y aura également une Bagheera si nécessaire.

Sur un espace de 600 m², un très beau stand représentera l'histoire de Matra.

Jean-Paul Humbert sera présent sur ce salon avec ses magnifiques voitures.

<http://www.international-motorshow.com>

Compte rendu de l'Assemblée Générale 2014

Le club comptait 124 membres pour l'année 2014.

62 membres étaient présents, 28 qui ont donné pouvoir ou ont répondu et 34 qui ont daigné ne pas répondre.

COMPTE RENDU MORAL

Sortie décrassage : M. Vincent 10 voitures

Classic Days à Magny-Cours : Melle Humbert 13 voitures, 14 membres.

A noter que le club a eu le 1^{er} prix du concours « la BD et la voiture ».

Merci à Mrs. Vanesson et Lejeune ainsi qu'à l'équipe participante.

Sortie annuelle : Mr Georget 12 voitures, 14 membres

Le Mans Classic : 18 voitures 19 membres

Et notre assemblée générale

Le bilan de cette année est que les gens ne bougent pas beaucoup ; pensez aux bénévoles qui organisent des manifestations et qui se ramassent « un rateau » !!!

PREVISIONS 2015

Challenge Karting les 12 et 13 avril : toutes personnes intéressées doivent se faire connaître très rapidement auprès de la présidente.

Classic Days à Magny-Cours : les 2 et 3 mai

La Croatie : (voir documentation ci-jointe) du 11 au 16 juin

Sortie annuelle en Normandie : du 14 au 17 mai

En attente : **Le Mans Story** et les **Classics Days à Nogaro**

Assemblée Générale : 26 et 27 septembre

COMPTE RENDU FINANCIER

Lu par Mr. Péan trésorier et fut accepté à l'unanimité

COTISATION 2015

Celle-ci reste à 47 € malgré la crise...

Rappel : l'année de cotisation va d'assemblée générale en assemblée générale. Donc, tout membre, 'n'ayant pas réglé sa cotisation annuelle au 31/12/2014 sera considéré comme démissionnaire du Club. Il ne sera fait aucun rappel.

COMPTE RENDU V.H.C.

Mr. Legriffon a annoncé qu'il laissait le Djet à papa et que l'année prochaine, il courait en formule Renault. Continuez à aller le supporter, elle sera peut-être bleue...

ELECTIONS DES TIERS SORTANTS

Messieurs Harquin et Péan étaient sortants. Ils se sont représentés et ont été réélus à l'unanimité.

PIECES DETACHEES

Mr. Crésiel se fait bien à son nouveau poste de responsable pièces détachées. Il souhaiterait que toutes commandes soit passées soit par courrier ou mail. jcresiel@orange.fr

QUESTIONS DIVERSES

Un remerciement à Mme Maryvonne Hardouin pour le super travail qu'elle réalise à faire notre bulletin. Pensez à lui envoyer vos articles. marynanou@wanadoo.fr

Remerciements aussi à Mr. Legriffon pour le site internet du Club.

Mme Humbert a lancé un appel à de bonnes volontés pour l'organisation de la promenade de l'assemblée générale. Elle veut une pause...

COMPTE RENDU FINANCIER 2013-2014

DEPENSES		RECETTES	
Achats pièces	4423.09	Vente pièces	8955.90
Sorties	18212.30	Sorties	17858.90
Photocopies	1617.54	Cotisations	5675.00
Assurance	462.43		
Frais banque	24.00		
Divers (go et fleurs)	180.00		
Frais de bureau	432.06		
Enveloppes pré timbrées (Provisions pour augmentation)	2265.82	SOUS TOTAL	32489.80
Internet	43.01		
Timbre	11.62	SOLDE 2013	1603.42
TOTAL	27671.87	TOTAL	34093.22

SOLDE POSITIF de 6421.35 €





90 Ans du circuit de Montlhéry

Par Claude Chevalier

Pas de chance cette année le calendrier de nos activités prévues est mal tombé et nous n'avons pas pu participer aux sorties prévues au programme RBMS.

En 2014 le Festival Autodrome Héritage a pris un caractère particulier en mettant à l'honneur les 90 ans de la création du circuit de Montlhéry pendant une durée de 2 jours les 7 et 8 juin. Nous nous sommes déplacés le samedi pour aller le découvrir.



Un nouveau bâtiment situé au cœur de l'anneau de vitesse a été construit et inauguré en avril dernier « Le Pavillon 1924 ». Cet édifice, de conception très contemporaine, est constitué d'une grande salle de réception (plus de 200 places) modulable selon les événements, conférences de presse ou séminaires..., la surface permet par ailleurs d'exposer des véhicules en intérieur. Une terrasse panoramique extérieure offre une vue très dégagée sur le circuit. La forme hélicoïdale de la construction rappelle les anneaux de vitesse.



Pendant cette longue période de près d'un siècle le circuit a vu naître de nombreux records. C'était en quelque sorte l'âge d'or de l'Autodrome. Il a accueilli de nombreuses courses automobiles de renom comme le Grand Prix de l'ACF, puis plus tard les 1000 kms de Paris et le Grand Prix de l'Age d'Or. Il a aussi servi de laboratoire technique pour le développement de grandes marques d'automobiles.



Apartir de 1946, l'UTAC a pris en charge la gestion de l'Autodrome qui avait sombré dans la faillite causée par la Seconde Guerre Mondiale. Cet organisme a participé à la renaissance du circuit en modernisant les installations et surtout en organisant régulièrement des compétitions enfin, jusqu'en2004 où tout a été stoppé.

Heureusement depuis 2008, l'UTAC a lancé un programme de rénovation du circuit et a mis en place des manifestations à caractère événementiel grand public pour remplacer les compétitions dorénavant abandonnées. Cette idée a permis de continuer à faire vivre l'Autodrome.

Le programme de la journée comprenait de nombreuses animations, expo photos et peintures, des roulages de motos anciennes, monoplaces, compétitions sport proto, tricyclecars et notamment la spectaculaire commémoration des « 50 ans Gordini Legend » avec plus de 30 R8 présentes.



...et pour les plus jeunes une course de voitures à pédales « Bagheera ».



On a pu aussi assister à une parade des voitures exceptionnelles qui ont marqué l'histoire des records de l'Autodrome.

La 2CV barquette pilotée par Jean Vinatier qui en 1953 a battu 9 records du monde dont: 12 heures à 90,96 km/h de moyenne et 24 heures à 85,02 km/h de moyenne.



I
s
L'Isetta
Velam qui
a battu 7
records
mondiaux.

La Rosalie (record d'endurance en 1933, 300 000 kms parcourus en 133 jours à la moyenne de 93 kms/h, 4 pilotes se sont relayés au volant)



404 Diesel, 40 records internationaux en 1965



Nous étions quelques Matra présentes le samedi regroupées sous la bannière de Matra Passion.



Pourquoi un Djet?

Par Jacques Augier

Récent membre du club RBMS (sans voiture) je viens de participer les 27/28 Septembre à ma première AG.

Au repas du Samedi midi, j'ai eu la chance de me trouver à la même table que notre Présidente et Jean Marie : excellent pour mes premiers pas dans le club.

D'abord mon voisin de table, Jean Marie, m'a proposé d'être son coéquipier pour le rallye de l'après midi et de découvrir ainsi le roulage en Djet : expérience envoutante surtout que pour que le baptême soit vraiment complet, nous avons eu droit aux caprices de la bête



sans doute un peu vexée de devoir transporter un tel sac de sable néophyte ... bref elle s'est transformée soudain en « blue tea pot » (comme la F1 Renault Turbo à ses débuts, qui elle, était « yellow »), mais grâce à la dextérité de Jean Marie et un peu de patience tout a fini par rentrer dans l'ordre en suivant tranquillement, sur le chemin du retour, le plateau venu à notre secours au cas « où ». Un grand merci à Jean- Marie pour cette ballade,

incluant démonstration mécanique en « live », et le tout dans une joyeuse ambiance.

Au cours de ce même repas, la Présidente m'a posé la question qui tue : pourquoi vouloir un Djet? J'ai balbutié quelques explications qui m'ont valu en retour la demande de les écrire dans le bulletin. En général je ne suis pas trop enclin à ce type d'exercice un peu narcissique, mais il m'était difficile de me dérober, vue ma position de bizuth...

Alors tant pis, voici ma petite histoire....

En 1965 j'ai dix ans et mon frère aîné passionné de sport automobile commence sa carrière de journaliste au journal Moteurs ; jusqu'à sa retraite il y a quelques années, il suivra les courses en général et les GP de F1 en particulier: comment ne pas attraper le virus dans ces conditions ? Et 1965 (coïncidence ??) c'est aussi le début des Matra en F3...J'étais encore un peu jeune pour me souvenir de la première victoire de Beltoise à Reims, mais j'en ai tant entendu parler que j'ai l'impression de l'avoir vécue. Habitant Toulouse, j'ai collé aux basques de mon frère lorsqu'il venait sur les courses de la région: Albi, Pau, Nogaro et même Barcelone... (F2/ F3) et, bien que fasciné par les voitures rouges au cheval cabré, j'ai vu monter en puissance ces voitures bleues avec Beltoise, Jaussaud, Pescarolo, Servoz...

1968, la passion est établie et je ne rate aucun numéro de Sport Auto, l'Automobile, Moteurs ... c'est l'année du grand début du V12 Matra et de ces fantastiques 24 heures du Mans en

Septembre et l'exploit de Pescarolo avec la 630 la nuit sous la pluie sans essuie-glace. Puis passent 1969 avec le titre de Stewart, 1970 et 1971 avec la chevauchée des 650 au Tour Auto roulant de front tous phares allumés à l'entrée de Toulouse en provenance de l'épreuve d'Albi....La collection des photos A4 des exploits des pilotes et des voitures bleues Matra et Alpine que Elf distribuait dans ses stations Beaucoup de temps passé aussi à bricoler des miniatures au 1/43 et à assembler quelques maquettes plastiques (ah, la Matra MS11 FI V12 Tamiya au 1/12... je l'ai toujours sous sa bulle plastique)

1972, mon premier Grand Prix de F1 « en vrai » à Charade début

Juillet; voyage depuis Toulouse avec 3 copains en 2CV, camping sauvage sur le circuit, pas de billet, accès au paddock sur l'herbe le soir sans problème : une autre époque... Et le festival de Chris Amon (l'éternel malchanceux ex Ferrari dont j'étais bien évidemment fan...) sur la MS 120D qui dominait mais qui a crevé (!!!), a fait une remontée fantastique mais a dû laisser gagner Stewart et sa Tyrrell... juste quelques semaines après la première victoire Matra aux 24 heures, on était passé à deux doigts de la première victoire du V12 en F1...

1973: premières 24 heures du Mans en vrai et la bataille épique Matra/Ferrari ... vraiment tirillé entre les 2 marques chères à mon cœur: les bleus gagnent par KO technique, la victoire la plus disputée et la plus belle de la 670 face à la 312.

1974 : l'apothéose. Etudiant à Lille (pas facile pour un Toulousain ...) depuis 1972, j'ai pu assister cette année-là aux 1000 Kms de Spa et aux 24 heures du Mans avec à chaque fois une 670 victorieuse. Au Mans je suis resté scotché dans les balcons de ravitaillement (les anciens en ciment brut et larges comme une boîte de sardines) au-dessus du stand Matra et je n'ai pas perdu une miette de la réparation de la boîte de la N°7 en fin de matinée par l'artiste « Jeannot » Guiard, avec la Porsche 911 Turbo qui grignotait tour après tour, mais la Matra est

repartie à temps sous les hurrahs des spectateurs et Jean Luc Lagardère en personne est venu saluer comme il le méritait Jean Claude Guiard.

Enfin summum du summum, j'ai pu décrocher par l'intermédiaire de mon frère un stage «ouvrier» de mi-Juillet à mi-Août dans l'équipe Matra Simca Gitanes à Signes (circuit Paul Ricard). N'ayant à cette époque ni permis ni voiture (déjà !!) j'y

suis allé en train avec mobylette en bagage accompagné et j'ai passé un mois de rêve à côtoyer et voir œuvrer ces grands Messieurs qui avaient pour nom Bernard Boyer, Gérard Ducarouge, Jean Louis Caussin, Roland Roy, Jean Jacques Zignani, Paul Carillo, Lionel Hublet, Marcel Vieublé, Jacky Petit, Jean Claude Guiard, Jo Salas ... avec, cerise sur le gâteau, déroulement des 1000 Kms du Paul Ricard «à la maison» mi-Août: préparation des voitures, défilé des pilotes à l'atelier, voitures tirées à la ficelle de l'atelier à la piste, pendant les essais et la course j'étais



planqué au fond du stand à ne rien perdre de ce qui se passait et fut même autorisé à tenir le bidon de dégazage lors des ravitaillements (en essais seulement !!), et **doublé des 2 MS 670 Beltoise/Jarier et Pescarolo/Larousse. Je suis reparti de ce stage avec un petit cadeau de Roland Roy : une bombe de peinture Nitrolac Bleu Orly 915, le bleu Matra, pour mes maquettes....**

Plusieurs années plus tard, fin 1979, après fin des études et service militaire en Coopération, je me suis mis en quête d'un emploi. Parmi



les nombreux CV « spontanés » envoyés à droite et à gauche (dont un vers Matra Auto)... une réponse positive est venue de Matra Vélizy à l'armement. J'y ai démarré ma vie professionnelle le 02 Janvier 1980 : les matériels sur lesquels je travaillais (des systèmes de freinage et d'amorçage de bombes d'avion) étaient fabriqués à l'usine deSignes !!! L'ancien atelier Matra Simca Gitanes avait été transformé en usine de fabrication d'armement aéronautique, son directeur était toujours Bernard Boyer et Jean Claude Guiard y encadrait une équipe d'assemblage de mécanismes... **Au bout de quelques années passionnantes vécues dans cette branche, la nostalgie du Sud m'a poussé vers Matra Espace à Toulouse mi 1988, je suis toujours à ce jour dans ce même centre qui s'est appelé au cours des diverses fusions /réorganisations: Matra Marconi Space, EADS Astrium, Astrium et**

depuis quelques mois Airbus Defence & Space. J'ai eu le plaisir d'y revoir Jean Luc Lagardère en 2000 lors de l'anniversaire des 20 ans du site.

L'heure de la retraite approchant à grand pas, je m'intéresse depuis quelques temps aux voitures anciennes, et je compte profiter de cette future nouvelle liberté pour faire des ballades. Quel type de voiture ? Française obligatoirement et plutôt sportive on pense à la berlinette Alpine mais elle est hors de prix, puis vient immédiatement le nom de Matra : mes souvenirs de jeunesse et mon employeur depuis 35 ans ... **Quelle Matra ? Djet, 530, Bagheera, Murena ??? Mais oui la Djet bien sûr: 100% française, dérivée directement de la piste et emblématique de ces années folles du démarrage de Matra Sports, et puis la seule (avec la 530 mais avec moteur Ford) à porter fièrement ce badge Matra Sports.**

Alors j'ai regardé les annonces de Djet et mi 2013 j'en vois une sur le Bon Coin, j'appelle le N° de téléphone indiqué et me retrouve en relation avec Jean Paul Humbert qui m'encourage à venir à Romorantin voir le musée et l'EPAF. J'ai suivi son conseil et ai fait ces visites en Août 2013: et là j'en ai pris plein les yeux, une foule de souvenirs m'est revenu en tête, je me retrouvais presque 40 ans en arrière à Signes J'avais trouvé le gardien du temple, de la mémoire et du patrimoine ; enfin des lieux où les noms de Matra et Lagardère avaient encore un vrai sens.

En attendant d'acquérir un Djet, j'ai commencé par adhérer au club RBMS et franchement, suite à la participation à cette première AG, je ne le regrette vraiment pas : ambiance formidable, des personnes très conviviales et accueillantes et une organisation qui m'a vraiment épaté. Merci à tous et aux organisat(eurs)rices en particulier et à très bientôt j'espère **avec un Djet.**

Première ballade avec ma Matra

Par Jean-Marc Herry



Après 4 ans de restauration de mon Djet V de 1966, je vais enfin pouvoir faire ma première balade avec ma Matra.

Arrivé le samedi au centre de loisirs de Romorantin vers 9 heures, Jacques est déjà sur place ainsi que Delphine. Elle dit à Jacques de m'emmener boire le café chez Danièle Humbert, accueil toujours aussi chaleureux.

Un petit bonjour à Danièle qui est sur tous les fronts de l'organisation ; pour quelqu'un qui devait lever le pied, chapeau bas.

10 heures, direction le musée Matra. La traversée de Romorantin, pas de problème avec le Djet.

Sur le parking derrière le musée, sont alignées une trentaine de voitures plus

belles les unes que les autres.

A mon grand étonnement je reçois beaucoup de félicitations pour le travail de restauration de mon Djet. La visite du musée est toujours aussi intéressante, et l'exposition citroën magnifique.

A midi, retour au centre de loisirs pour un repas bien préparé. Danièle nous dit de ne pas trop traîner car la balade est assez longue avec pas mal d'énigmes.

14 heures, départ pour la balade. C'est parti pour une bonne centaine de kilomètres, ponctués de beaucoup d'arrêts pour découvrir de magnifiques endroits sur trois départements de cette belle région.

Toutes mes félicitations à tous les bénévoles du club qui se donnent beaucoup de mal et passent des mois à préparer. L'A G et la balade ne sont pas toujours appréciées à leur juste valeur....

Revenons à mon Djet ! Aucun souci ! Ce ne fut que du bonheur, tenue de route fantastique, le moteur 1400 puissant prend facilement 7000 tours. Merci à Pierre Ferry qui avait fait quelques arbres à cames prototypes pour la coupe Renault 5.

Après un apéro sympa, très belle soirée sur le thème country avec un repas de très bonne facture.

Le dimanche matin, la vente de pièces et l'AG se sont bien déroulées.

Après le repas du midi, ce fut le moment de nous séparer et de reprendre la route.

Pour conclure, ce fut un magnifique séjour à Romorantin, et un grand merci à tous les membres du club RBMS.

Vivement l'année prochaine!!

Retour sur l'AG



Par Gilles Boileau

C'est toujours avec un grand plaisir et une attente grandissante que ce week-end arrive.

Effectivement, comme tous les ans, cela fait un grand bien, une fois les kilomètres avalés, de se retrouver parmi toutes ces belles voitures. Cela permet de voir de nouveaux Djet dans leur plus bel effet.

Un buggy insolite!! (Ancien prototype de chez Matra) Et nos amis anglais, depuis 3 ans déjà!! Leur réputation du Culte de la voiture arrive dans notre club avec ce Superbe René Bonnet !!!

On mélange tout cela avec de plus en plus de voitures sur plateau pour rouler le samedi. Avec tous ces aléas, plus un superbe soleil, un repas pour échanger nos problèmes de reconstruction ou autre, et je suis le plus heureux des hommes...

Merci aux dirigeants pour leur efficacité pour perpétuer cette belle continuité.

A l'année prochaine dans l'attente de venir par la route dans mon futur R.B.



Le Classic Festival à Nogaro

11 et 12 octobre 2014



Par Michel Justou

S'il en est une rencontre de sportives anciennes faisant notoriété, c'est dans la Nièvre sur le circuit de Magny-Cours auquel on pense en premier.

Mais cette année, l'organisateur M3 a tenté une nouvelle rencontre dans le Sud Ouest. La date avancée dans l'automne et le temps incertain dans la cuvette du Gers aux portes des Pyrénées pouvait se traduire par un « fiasco très arrosé », ce ne fut pas le cas bien au contraire.



Week-end sous le signe du bleu : (ciel) DB, MATRA, MEP, du blanc : piste sèche et monoplaces formules Renault et du rouge : avec une alignée de MARTINI. Les organisateurs locaux que je côtoie tous les mois sur le circuit avec tout le respect et l'humilité dont on doit faire preuve lorsque l'on prend la piste, ont mis les bouchées doubles en faisant revivre les anciens stands aux Box mythiques dans les quels de grands noms sont passés :

PESCAROLO, BELTOISE, etc. Ce fut un défi réussi !!!

Dès le samedi matin, la piste humide a laissé des traces et pour certains comme la récente Ferrari, dans la double courbe « Claude Storez » a traversé la piste après un long appui sur les vibreurs pour venir s'exploser dans le mur en béton devant les anciens stands.

Les plateaux présentés au public venu nombreux, se composaient : de véhicules sportifs des années 30, BUGATTI etc, d'un plateau composé de grosses sportives : CORVETTES , PORCSHES, BMW, etc, d'un plateau de plus petites cylindrées : ALPINES, COOPER MINI, MERCADIER, JD, et d'un DJET bleu à l'aise sur le circuit et très performant (merci pour le régal des yeux à la famille Artys).

Après un calme tout à fait relatif, l'entrée en scène des trop peu nombreuses F1, F2, F3 ; à noter quelques belles pièces un peu timides sur la piste mais le chant du V12 MATRA reste mémorable.





Durant la pause, j'ai fait l'effort de traverser tout le site sur 1 km500 pour aller saluer et féliciter l'équipe EPAF pour la prestation !!

Un plateau, dont je n'ai pas développé, c'est la participation non des moindres, j'évoque le bleu blanc rouge : les monoplaces au nombre



de 50. Au programme: consignes et encadrement stricts des commissaires. Tout au long des 3 636 m de piste, ce fut une poursuite infernale mais avec un respect des pilotes face aux moins rapides. Le public a beaucoup apprécié. **Pour ma part, au volant de la MARTINI, issue de Romorantin (merci Jean Bridou), je me suis éclaté sur un circuit certes très technique mais que je connais bien. Le comble du bonheur, supporté par une petite équipe venue en DJET, Missile, Baghera, (merci Nanou, Maryvonne, Dédé, Josy, Olivier et sa compagne Claire, les amis toulousains, le coup de fil**

de Danielle Humbert et Daniel de Cestas). Pour la première fois, ma fille Christine est venue me supporter et n'a pas reconnu son père, si calme d'habitude hors de la piste. Laurent a pu goûter pour la première fois à la piste dans la barquette MARCADIER. Un grand merci à mon petit-fils Flavien qui se familiarise au baquet de la monoplace et m'aide sur tous les circuits du haut de ses 13 ans.

HORS PISTE :

Tout au long du week-end, le meeting des ailes anciennes nous ont régalés les yeux de leurs performances. A un certain moment, un biplan a décollé en parallèle de la ligne droite sur l'aérodrome. Pieds dedans, en 5^{ème}, j'ai quand

même vu le pilote une fraction de secondes à mes côtés, c'est mémorable !!!

Toujours hors piste, la parade du samedi soir dans la ville de Nogaro suivie d'expos et spectacle landais aux arènes avec les typiques

« BANDAS ».

La soirée resto avec toute l'équipe fut animée, et les vins du sud ouest très appréciés jusqu'au contrôle alcool test aux portes du circuit :



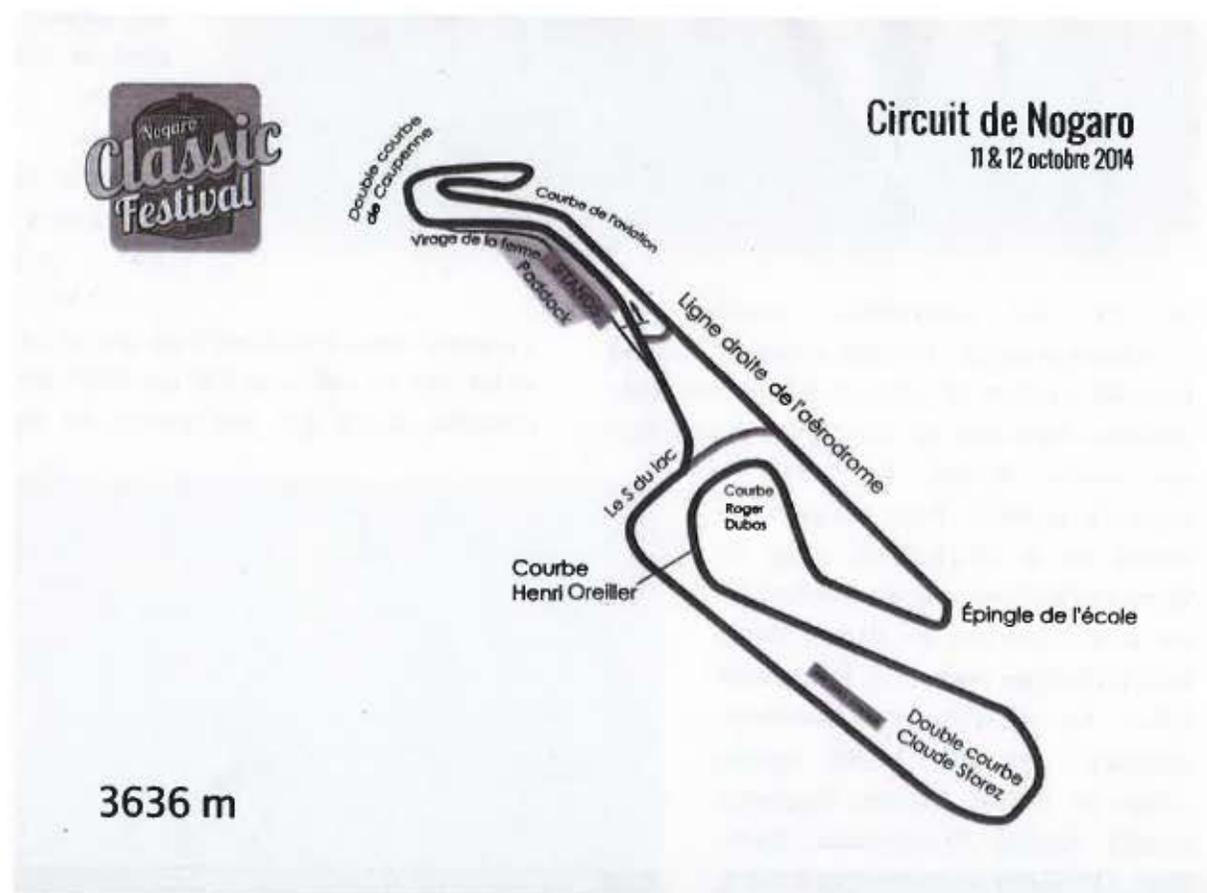
fausse note non maîtrisée par les organisateurs...

Un temps fort dans le déroulement de cette rencontre, c'est la parade sur la piste chère aux organisateurs et dans un but humanitaire. **Les tours de piste au ralenti ont permis à 378 voitures de tous modèles de rouler devant un**

public venu en nombre de tous horizons.

En remerciement au public et aux commissaires, sans oublier les organisateurs, le plateau des monoplaces a effectué deux tours au ralenti en fin de programme devant un public debout et des commissaires perchés sur les murs en béton pour féliciter les pilotes de leur fairplay...

Week-end réussi sous le soleil pour une première édition fan-tas-ti-que!!!





De Parisà Nogaro

Par Josy et Dédé

Le Classic Festival, c'est loin pour 2 jours quand on part de Paris. J'avais donc décidé de ne pas y aller. Mais c'était sans compter sur Nanou qui me propose un deal : << tu viens la veille en voiture moderne jusque chez moi et je te prête le Missile pour continuer. >> C'est ok ! j'accepte.

Dès le jeudi matin, départ cool pour Payrac (la` où nous avons fait la très chouette sortie annuelle en 2008. Sarlat, Rocamadour....) Le temps est très très humide avec même un vrai brouillard londonien dans le Limousin. Arrivée à 17h30 où nous sommes reçus par Maryvonne et Nanou. La soirée se termine avec un repas régional dont le foie gras maison de Maryvonne, ummh! Ça commence bien.

Compte tenu du temps maussade, nous avons décidé de partir pour Nogaro dès le vendredi après la levée du brouillard : il faut compter 4h de route.

A peine quelques kms de trajet et la pluie commence à tomber, et...de plus en plus. Le Missile roule très bien mais, comme pour les Djets, avec autant de pluie, on a droit à la buée et aux fuites d'eau. Comme la soufflerie fait un bruit d'enfer, on l'évite et j'entr'ouvre la fenêtre pour voir plus clair et là, je fais carrément mèche de l'épaule jusqu'aux orteils. Nanou ne nous avait pas dit qu'il s'agissait d'une voiture-piscine!



D'ailleurs il a encore raté son coup et n'arrive pas à noyer Josy ; pourtant ce n'est pas faute d'essayer.

Et tout ça sans compter la traversée de Villeneuve sur Lot et les embouteillages d'Agen. Je ne me souviendrai pas des pruneaux mais des bouchons, oui : c'est comme à Paris.

Et maintenant, nous ne sommes pas trop de deux pour jongler avec les boutons du tableau de bord, car le moteur chauffe dur! Essayer le pare brise, faire des tentatives de soufflerie, mettre le ventilo....que de boulot! Au

bout de 3/4h, nous sortons enfin de ce binz et filons vers Nogaro où le soleil a réapparu.

Arrivée au Moulin du Comte, notre hôtel; nous y sommes accueillis par Marie-Blanche, la patronne, une Gabonaise du Gers, souriante et pleine d'humour.

Enfin je peux faire sécher mon blouson, mon pantalon, mes chaussettes et même mes godasses.

Heureusement, après le Floc de Gascogne et un bon repas, tout va bien.



Samedi matin, un coup de peau de chamois sur les Matra Bonnet et direction le circuit en voiture décapotée car il fait beau. Nous sommes rejoints par Olivier H et Claire, la famille Artys, et à midi....direction les anciens box pour un pique nique avec Michel Justou et sa famille.

18h Grande parade dans la ville derrière la voiture officielle et rendez-vous aux arènes pour les courses de vachettes: 1h de spectacle folklo et sympa .Bonne fin de journée.

Dimanche, nous sommes rejoints par Daniel Remazeilles venu en "moderne."

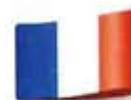
Il fait un temps superbe. L'organisation est satisfaite, beaucoup de voitures et de spectateurs pour cette Première.

Eh voilà c'est déjà fini, départ du circuit vers 15h et retour à Payrac par un chemin plus direct.

Je suis agréablement surpris par le Missile que je n'avais jamais conduit auparavant .C'est confortable et, décapotée, à 130km/h, nous sommes en tee-shirt, casquette, pas de courant d'air grâce au pare vent que Nanou a installé derrière les sièges. (moins de vent que dans la TR4).

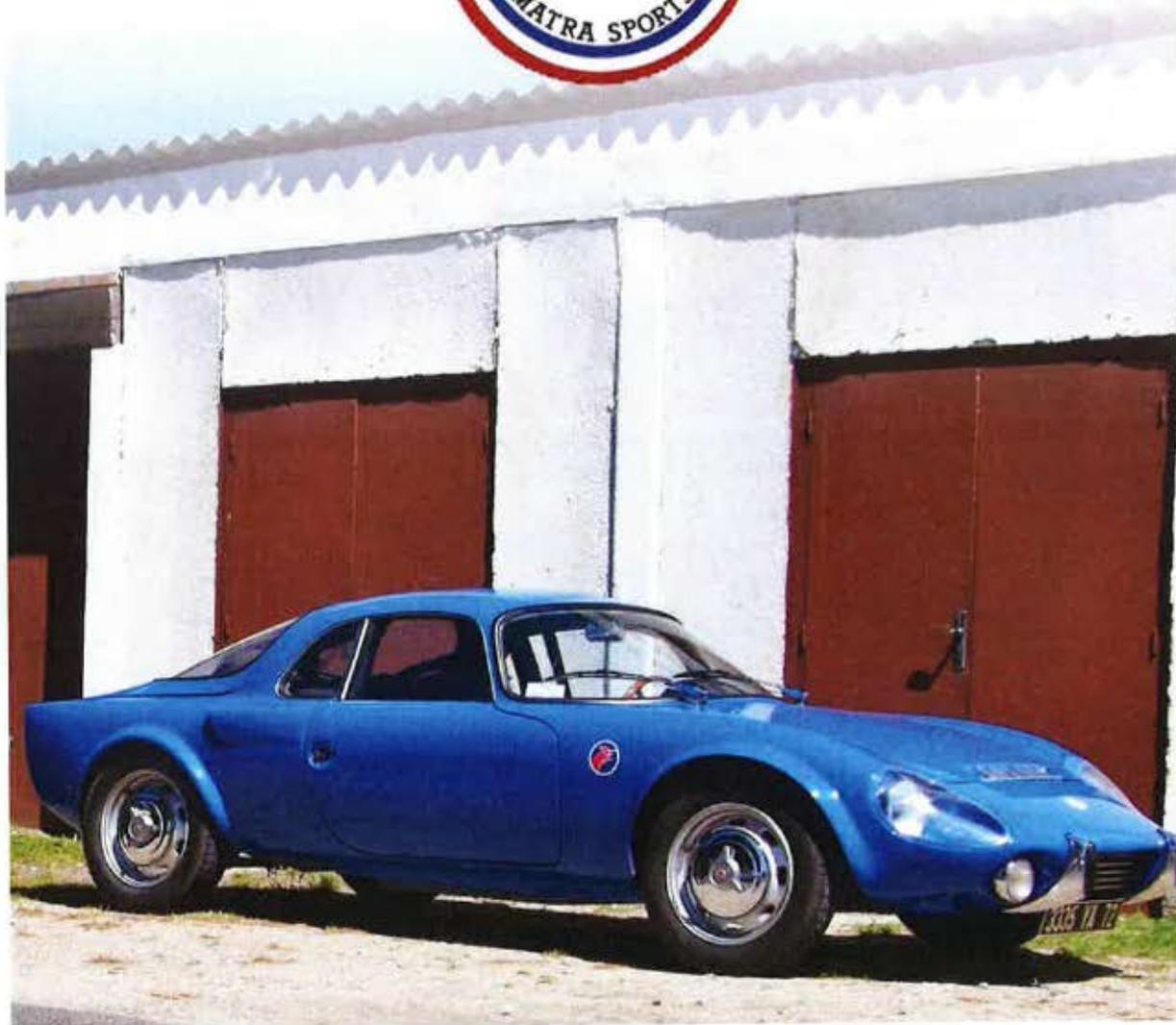
Encore un grand merci à Maryvonne et Nanou pour ces 500kms en cabriolet René Bonnet. Ce fut un week-end super ! avec de bons souvenirs.





Club RBMS Croatie tournée 2015

11.06.2015 - 16.06.2015



Club RBMS Croatie tournée 2015



11.06.2015
16.06.2015



présente:

La tournée 2015 de Club RBMS Croatie combine certainement de plus beaux paysages que vous pouvez trouver en Croatie. Au cours de cette visite, vous ferez l'expérience de la pureté de la conduite de votre voiture classique dans un bel environnement authentique et original avec des routes variées le long de la côte, l'intérieur des terres et des montagnes!

La tournée de 6 jours commence à Opatija. Nous allons visiter l'île de Pag, Zadar, les lacs de Plitvice; et la visite se termine à nouveau à Opatija par un arrêt à Kastav (toujours en cours). Nous restons dans les hôtels de 4 étoiles en demi-pension (inclus petit déjeuner et dîner).

J'essaie aussi d'organiser un Croatian lunch authentique dans un restaurant à proximité de la ville de Benkovac. Ce restaurant utilise uniquement des produits caractéristiques de la région au menu. Aussi vous êtes en mesure d'acheter certains de ces produits.

Cette visite est un équilibre parfait entre la conduite et le temps libre comme détente à la plage, la promenade sur le boulevard, faire du shopping ou explorer un centre historique dans la ville!



Aperçu général



Période

mai ou juin 2015, 6 jours / 5 nuits

Tour début / fin

Opatija

Route

Un parcours complet en voiture sur l'asphalte: + / - 600 km avec kilométrage par jour de 112 à 190 km. Une traversée en ferry au milieu d'agréables "courbes" le long de la côte et l'intérieur des terres.

Traits saillants

La Côte Adriatique, de l'île de Pag, du centre historique de la ville de Zadar, l'UNESCO Plitvice Lakes National Park, Kastav

Logement

Très confortable aux hôtels de 4 étoiles, y compris le petit déjeuner et le dîner.

Attention

Pour cette tournée un minimum de 20 participants est requis!



Carte de la tournée



Jour par Jour

- Jour 1:** Arrive a Opatija
- Jour 2:** Opatija - Pag
- Jour 3:** Pag - Zadar
- Jour 4:** Zadar - Plitvice Lacs
- Jour 5:** Plitvice Lacs - Opatija
- Jour 6:** Opatija - maison

Club RBMS Croatie tournée 2015



11.06.2015
16.06.2015

Itinéraire détaillé

Jour 1 - Opatija.

Le point de départ de la tournée est la ville d'Opatija. Le jour 1 sera principalement dédié des informations à la réception, une rencontre et un dîner ensemble.

Opatija est mentionnée pour la première fois au milieu du 15ème siècle et le nom même d'Opatija provient de l'abbaye bénédictine de Saint Jacques. Dès que Opatija a obtenu son premier hôtel vers la fin du 19ème siècle et aussitôt d'autres hôtels et villas de luxe, les premiers habitants de Rijeka, les Italiens et les Autrichiens ont commencé à visiter Opatija, ainsi que de nombreuses célébrités, princesses, rois.

Jour 2: Opatija - Pag (l'île Pag) - 171 km, littoral et de ferry

Aujourd'hui, vous allez contempler le littoral accidenté et verdoyant de la baie de Kvarner. Belle route avec des vues à couper le souffle. Après l'arrivée avec le ferry (+ / - 20 min) sur l'île de Pag, vous pouvez remarquer que le "paysage lunaire", le spectacle d'un coucher de soleil, est rapidement transformé en un bel environnement "vert". Une fois dans l'hôtel, c'est le temps de se détendre, ce qui peut varier entre la découverte de la ville de Pag ou les bains de soleil et baignades à la plage de l'hôtel.

Pag, située sur l'île du même nom, centre touristique, culturel et administratif, Pag a vu le jour au XVe siècle selon les plans de Georges le Dalmate, grand architecte croate de la Renaissance. Elle fait partie de ces rares villes médiévales bien conservées. L'extraction de sel (les salines sont aussi anciennes que la ville), l'élevage des moutons (fromage de brebis et viande d'agneau de très bonne qualité), la vigne (vin blanc Paška žutica), l'agriculture et la pêche sont les principales activités de la population insulaire. Sans oublier bien sûr la dentelle de Pag, unique en son genre et label de marque de l'île.

Jour 3: Pag - Zadar - 119 km, littoral et route national

Jour 3 est relativement court. Sur le chemin vers l'île de Pag, c'est un merveilleux endroit pour faire une photo de groupe (si c'est possible). Après la séance photo, nous continuons notre trajet par un pont vers Benkovac où nous traversons plusieurs petits villages de l'arrière-pays. Le déjeuner sera servi dans un restaurant à Benkovac (en attente). Ce restaurant croate authentique utilise uniquement des produits caractéristiques de la région.

Hautement recommandé! Après le déjeuner, nous continuons notre chemin via Biograd à Zadar.

Zadar, est une ville de plus de 3000 ans, édifée au centre de la côte adriatique, entourée d'une myriade d'îles, possédant un arrière-pays fertile et un port de grande sécurité, dévastée par les guerres et les séismes mais à chaque fois jaillissante encore plus belle et plus riche. Durant des siècles, capitale de la Dalmatie et aujourd'hui centre administratif de la région, c'est une ville au riche patrimoine culturel à caractère mondial que l'on rencontre à chaque pas.



Roads 4 classic



11.06.2015
16.06.2015

Itinéraire détaillé

Jour 4: Zadar – Plitvice - 194 km, littoral & route nationale

Jour 4 est un jour difficile, dans un sens positif. Nous allons traverser par les routes de littoral, montagne et l'arrière-pays vers le parc national de Plitvice. Encore une fois jouissez-vous de belles courbes (serpatine's) et un cadre magnifique!

Explorez-vous aussi, aujourd'hui, de beaux lacs de Plitvice, un vrai phénomène naturel. Et vous pouvez vous promener vous-mêmes à loisir le long de l'un de ces sentiers.

Plitvicka Jezera (les Lacs de Plitvice) est une des attractions naturelles et touristiques les plus populaires de Croatie et a été désignée Patrimoine Mondial de l'Humanité en 1979. Les lacs de Plitvice se forment de 16 lacs entrelacés, connectés par une série de cascades impressionnantes. Le système des lacs se divise en lacs supérieurs et inférieurs. Les lacs supérieurs sont entourés par des forêts reliées par de nombreuses cascades, alors que les lacs inférieurs, plus bas et petits sont entourés par des herbes hautes.

Jour 5: Plitvice – (Kastav) - Opatija - 189 km, littoral & route national

Déjà la dernière étape, c'est la plus longue. Mais quelle variation! Un départ dans un environnement riche forestier, à travers les montagnes avec des courbes en épingle à cheveux pour revenir à la côte tout le chemin à Kastav et à Opatija.

Sur le chemin à Opatija, nous ferons une escale à Kastav qui est une ville pittoresque avec de nombreuses activités culturelles et se trouve à environ 15 km de Opatija.

En dehors des murs de la vieille ville, il y a la «loggia» de 1571, qui a été utilisée pour les «conseils», mais aussi de juger, c'est le plus grand et le mieux préservé de la baie de Kvarner.

En dehors des murs de la ville, il y a une grande place avec plusieurs cafés, qui se termine dans une propriété ornée avec des arbres et des bancs, où vous pouvez promener votre regard sur une vue magnifique de la baie de Kvarner. Par temps clair, vous pouvez également admirer une vue panoramique et splendide sur les îles de Cres, Losinj et Krk.

La visite de la ville de Kastav est fortement recommandée mais pas encore confirmée. Pour accéder directement à notre dernier hôtel à Opatija est bien sûr toujours possible.

Jour 6: Opatija - à la maison

Cette journée est dédiée à l'éveil, au petit déjeuner, au check-out et au retour à la maison!



Club RBMS Croatie tournée 2015



11.06.2015
16.06.2015

Prix par personne en EUR

Chambre double avec petit déjeuner et le dîner € 570,00 par personne (TVA incluse)
Chambre simple avec petit déjeuner et le dîner € 665,00 par personne (TVA incluse)

Compris dans le prix:

- 5 nuits dans de bons et très confortables hôtels: 4 nuits dans 4 étoiles, une nuit dans 3 étoiles!
- Demi-pension (petit déjeuner et dîner inclus).
- Rallye bouclier, souvenir de la tournée.
- Guide touristique (en néerlandais, anglais, croate et un peu allemand), ce serait être moi et mon M530XL
- Carnet avec une description de la tournée.
- Emplacement de belles vues et infos de la destination chaque jour.
- Carte et infos de la Croatie.
- Billet(s) d'entrée pour le parc national de Plitvice.
- 1 x déjeuner au restaurant à Benkovac (en attente, pas encore confirmée).

Non inclus dans le prix:

- Les frais de stationnement.
- Les billets de ferry.
- Toutes les excursions.
- Boissons.
- Les pourboires.
- Les routes à péage.
- Frais personnel, assurance, essence, etc...

Connues coûts supplémentaires:



- Tarif ferry pour l'île de Pag:
17 HRK par personne.
96 HRK par voiture.



- Hotel Admiral:
10 € par jour en face de l'hôtel.
12 € par jour dans de garage.
- Tous les autres hôtels sont gratuits.



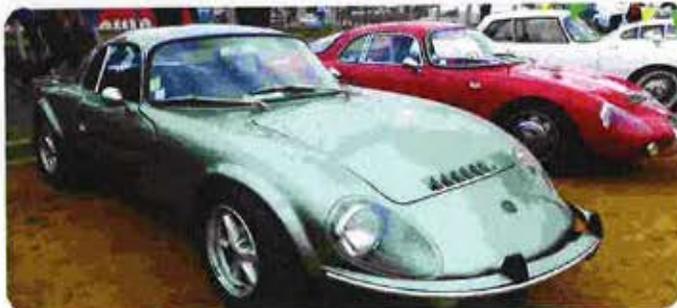
- Jour 1: frontière Croatie - Opatija

Les hôtels

(A titre d'exemple et sous réserve de modifications!)

Nuit 1: hotel Admiral ****	Opatija
Nuit 2: hotel Pagus ****	Pag
Nuit 3: hotel Kolovare ****	Zadar
Nuit 4: hotel Plitvice ***	Plitvice Lakes
Nuit 5: hotel Admiral ****	Opatija

Au bord du lac de Plitvice, il n'y a que des hôtels de 2 ou 3 étoiles. Cependant, ces hôtels ont une excellente situation; ils sont très propres et ils ont une grande cuisine! En raison de l'absence de quelques installations comme un sauna, une salle de fitness, etc ... ce qui fait que les hôtels ont une cote de 2 ou 3 étoiles



Roads 4 classics

Conditions Générales

Date limite pour la période d'inscription est jusqu'au **10/12/2014!**

Pour toutes les inscriptions, envoyer un courriel à: info@roads4classics.com

A la réception de l'email, je vous envoie un lien d'inscription à partir de mon site www.roads4classics.com

Quand je reçois votre enregistrement, je vous envoie une facture pour un «acompte» de 30% du montant total (30% de 665 € = 199,50 €, soit 30% de 570 € = 171 €).

Paieement

- ✘ **Dés Réception de la facture**, vous devez verser **les 30% d'acompte** du Montant Total de la Facture **dans les 10 Jours** par virement bancaire,
- ✘ **Le Montant RESTANT** devra être Réglé **soixante (60) Jours avant la date de Départ** et être en la possession de l'organisateur.

Changements / annulation par le participant

✘ Lorsque les participants au voyage Souhaite Annuler l'Enregistrement et après participer à une visite guidée cela fait payer en plus et ne pas être inscrit à la randonnée.

- o **Annulation du 90e jour (inclus) Jusqu'au 60e Jour (inclus)** avant la date de Départ = **30% du Montant total**;
- o **Annulation du 60e Jour (inclus) Jusqu'au 30e Jour (inclus)** avant la date de Départ = **50% du Montant total**;
- o **Annulation du 30e Jour (inclus) Jusqu'au 7e jour (inclus)** avant la date de Départ = **75% du Montant total**;
- o **Annulation du 7eme Jour (inclus) Jusqu'au jour de Départ** = **100% du Montant total**;
- o **Annulation Apres Le jour du départ** = **100% du Montant total**.

✘ **L'organisation conseille les participants au voyage de prendre une assurance annulation**

° Donc, il est important que les gens prennent une assurance annulation, elle pourrait servir pour une annulation du voyage avant le départ et pendant le voyage. Toute personne ayant fait une réservation pour le voyage recevra un reçu prouvant cette réservation ainsi que les Conditions Générales. Ces deux pièces serviront de preuves en cas d'annulation de voyage auprès de la Compagnie d'Assurance.

Pour toutes autres questions, me demander.

Cordialement à tous!

ROBI RIZVIĆ

info@roads4classics.com
+31 (0)8.63240708



Responsable des pièces détachées :

Jacques Crésriel 12 av des Cosmonautes 91120 Palaiseau

jcrésriel@orange.fr

Commande par courrier ou par mail

Pièces envoyées par colissimo ou disponibles à Palaiseau

BON DE COMMANDE 2014 NOM :.....DATE.....

LISTE DES PIÈCES DISPONIBLES AU CLUB R.B.M.S AU 20/10/2014

Les prix s'entendent sans frais de port et d'emballage

INTITULE	REFERENCE	PRIX €	Quantité	Total
Affiche publicitaire « Matra est dans la course »		8.00		
Allumeur Djet 5	1T(2)-0001-40	40.00		
Axe	5A-5225-1	8.00		
Axe tige de poussée	2B-5515	2.00		
Banjo double carbu solex	1bis P-S 0306-31	6.00		
Banjo simple carbu solex	1bis M-S 0307-8	6.00		
Boitiers anti-brouillard		23.00		
Boule levier glissière siège	11H- 8507	3.00		
Bulle de phare droite	10H- 8012	70.00		
Bulle de phare gauche	10H- 8013	70.00		
Butée arbre came	1J-000-4	4.00		
Butoir triangle Inf AV	4B- 5100-19	15.00		
Câble compteur	10F- 7509	23.00		
Câble de compte-tours	10F- 7508	30.00		
Câble frein à main AR	7G-B 5612	35.00		
Câble frein à main AR de René Bonnet	Le jeu	35.00		
Câble frein à main AV COURT	7D- 5605	23.00		
Câble frein à main AV LONG	7D- 5605	23.00		
Câble primaire AV FAM RB		15.00		
Cache commodo couleur argent	11V- 7579	7.00		
Cache commodo couleur noir	11V- 7579	7.00		
Came cde frein à main AR (le jeu)	8549521+520	20.00		
Caoutchouc butée missile		2.50		
Caoutchouc dessus porte	11M-6327	4.00		
Caoutchouc limiteur de porte		1.00		
Caoutchouc platine		1.00		
Carnet de bord jet 5 et 6		10.00		
Carter d'huile alu grosse ligne		420.00		
Cavalier colonne de direction	6C- 4116-2 (ou 4122)	3.00		
Chappe arrêt cable	7G-5609	2.00		
Chappe câble accélérateur	1ter R- 0223	5.00		
Chappe commande accélérateur	1P(2)0223	3.00		
Chappe commande	1P0206-1	8.00		
Chappe ouverture hayon AR	11K- 6508	6.00		
Compte-tour complet	10F- 7506-1	100.00		
Compte-tour Missile diam 80		107.00		
Compte-tour incomplet (manque 1 ampoule)		70.00		
Compte-tour (sans sonde ?) la pièce (sans ampoule)		70.00		
Compteur RB Missile		100.00		
Compteur vitesse sans sonde la pièce	10F- 7507-1	70.00		
Conduite de frein AV avec embout looked + evasement	7B (2)- 13002	3.00		
Contacteur de porte	10B-7014	5.00		
Couvre culasse Gordini alu		130.00		
Crochet capot moteur	11W-6608	68.00		
Doigt de porte ou capot avant	11M- 6053/ 11J-6207	8.00		
Drapeau RB à peindre		30.50		

Eclaireur de plaque AR	10J-7402	10.00	
Ecrou biellette direction	6D- 4102-4	1.00	
Ecrou de blocage de bras de direction	6B- 4105	3.00	
Ecrou rappel embrayage	2C- 1219-2	1.00	
Embase fermeture lunette AR	11K-6506	5.00	
Embout de direction	6C-4110	15.00	
Enjoliveur bas caisse (le jeu)		24.50	
Entrainement de pignon de crémaillère	6B- 4101-30	15.00	
Entretoise	4B-5100-34	3.00	
Entretoise cde sélecteur	3J-1305	3.50	
Excentrique train AV	4B-5102	3.00	
Feux avant clignotant Suisse Allemagne Italie	10B 7003	8.00	
Flector direction	6dD-4107	15.00	
Fourreau + vi BV	3G- 1001-90/92	10.00	
Fusée RB 10c		200.00	
Galet guide (diabolo)	11P-6317	1.50	
Glace de custodes gauche	11L-6022	50.00	
Glace de custodes droite	11L-6028	50.00	
Goupille cardan	6C- 4114	2.00	
Housse de toit ouvrant	11X- 6159	75.00	
Jeux de 4 joints pour vitres et custodes	11L-6014/6015/6016/6017	140.00	
Joint capote Missile		50.00	
Joint carter huile	1 ^E /1bisE-0024-1+0024-2	2.00	
Joint cuivre pour maître cylindre (les 2)	7C-5311	2.00	
Joint de custodes D	11L	30.00	
Joint de custodes G	11L	30.00	
Joint de vitre sup D	11L	30.00	
Joint de vitre sup G	11L	30.00	
Joint d'échappement	1bis U-S-0404	1.50	
Joint étanchéité porte		11.00	
Joint lunette AR René Bonnet		1.50	
Joint de pompe à eau		1.00	
Kit sangle cuir pour capot moteur		33.00	
Kit tuyau d'eau inox	1S(1) 2009-2007-2026-2028	200.00	
Kit visserie bulle de phare		8.00	
Lève glace	11N-6310+6314	25.00	
Lève glace	11P-6410+6414	25.00	
Lunette AR plexiglace pour djet (bleue)	11K-6511	380.00	
Lunette AR plexiglace pour djet (blanche)	11K-6511	360.00	
Macaron Matra Sport capot		20.00	
Macaron Matra Sport volant		20.00	
Macaron rond RB peint	11Q-4120	20.00	
Monogramme JET 6	11H(2)-19011	30.00	
Monogramme Matra Bonnet	11R-8018	34.00	
Monogramme Matra Sport Djet		34.00	
Monogramme René Bonnet		34.00	
Moyeu de volant		20.00	
Papillon de roue à polir	8A-5242	20.00	
Patte accroche ressort	1ter R-10022	5.00	
Patte arrêt cable accélérateur	1P(2)-30428	8.00	
Pièce boîte de vitesses	13 ^E -1001-136	3.00	
Pipe à eau Djet 5 2 trous		50.00	
Pipe à eau Djet 6, 5S 1 trou		50.00	
Pisette de lave glace Droite		30.00	
Pisette de lave glace Gauche		30.00	
Piston de frein AR		25.00	
Piston de frein AV		25.00	
Planche de bord	11V-7551+7552+7582	120.00	

Astuces

Extraits du bulletin n°50

Concordances des pièces :

Amortisseurs :	R8 avant et arrière
Antibrouillards :	Simca Versailles
Attache chromé de custode :	4L de 1964
Cendrier :	Peugeot 404 (Matra ou Bonnet ?)
Clenche de porte :	Serrure de coffre de caravelle ou Floride
Colonne de direction :	R8 modifiée
Connexion de faisceau électrique :	SG2
Contacteur hydraulique de stop :	4CV
Enjoliveurs :	R8 premier modèle
Feux arrière :	Matra : Simca 1300 Bonnet : Berliet
Flexible de frein :	R8 mais il faut prendre les longs
Grille avant de Bonnet :	Bus SAVIEM en inox
Grille d'aération (version normale) :	R8 ou SAVIEM SG2, 3 ou 4
Maîtres cylindre :	R8
Mécanisme d'essuie-glace :	Ami6 modifié
Pare brise :	ALPHA ROMEO Guiglia SS
Pare soleil :	Caravelle ou Floride
Pédalier :	Pédale R8 et 1 Dauphine
Phares :	Simca 1100, J9...
Radiateur :	Spécifique, mais on peut adapter Peugeot 106..
Récepteur d'embrayage :	Cylindre de roue de Peugeot 403
Rétro central :	404 Peugeot
Rétroviseurs :	Simca 1000 Rallye ou Bagheera
Rotules de train avant :	Attention, il y a deux modèles...
Roulement de roue avant :	Attention 2 modèles...
Silent bloc de boîte de vitesse :	Estafette
Sonde témoin et pression d'huile :	R25
Support de pédalier :	1 de R8 et 1 de 4CV ou Dauphine
Ventilateur :	R11, Clio

Solution du Sudoku

321-456-987
659-378-124
478-912-653
715-824-369
843-695-712
296-137-548
584-763-291
932-541-876
167-289-435



La page Loisirs

La recette du jour

Salade au camembert pané avec des lentilles

Préparation : 15 mn

Cuisson : 25 mn

1 camembert
1 œuf
4 c à soupe de chapelure
1 c à soupe de farine
100 g de lentilles « Anicia » ou du Puy
1 échalote
vinaigrette
Ciboulette hachée- sel-poivre
Huile de friture

Mélanger la farine et la chapelure, sel et poivre.

Battre l'œuf en omelette

Couper le camembert en quartiers, les rouler dans l'œuf, puis dans la chapelure.

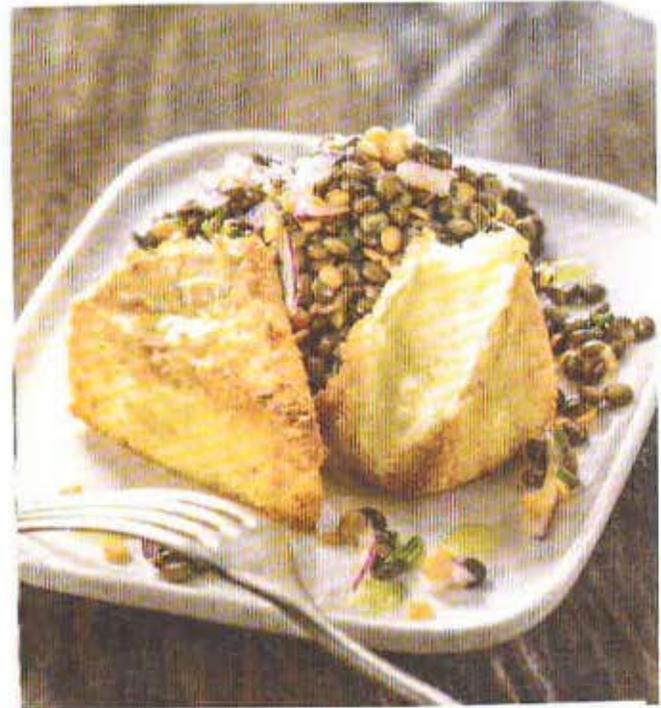
Cuire les lentilles à l'eau froide pendant 20 mn.

Mélanger les lentilles dans un saladier avec la vinaigrette, l'échalote et la ciboulette hachées.

Frir les panés de camembert 2 mn dans l'huile, les égoutter, saler et poivrer.

Servir chaud avec la salade de lentilles.

Bon appétit



Le Sudoku

3	2		4	5			8	
6						1		4
4			9		2			
		5				3		9
8	4			9			1	2
2		6				5		
			7		3			1
9		2						6
	6			8	9		3	5



On suppose que René Bonnet n'a pas dû penser qu'un jour, le coffre d'un Djet pouvait servir de table à langer !!! Il s'agit du petit fils de Bernard Artys venu sur le circuit de Nogaro.

